

FRÅN MILITÄROMRÅDE TILL STADSPULS

STADSDEL NORR - EN (NÄSTAN)
VIT FLÄCK PÅ ÖSTERSUNDS STADSKARTA



KERSTIN SÖDERLIND

Examensarbete på Institutionen för Stad och Land, SLU Ultuna.

SAMMANFATTNING

Arbetet undersöker hur det tidigare militärområdet I5 i Östersund kan utvecklas för att bli till Stadsdel Norr - en levande del av stadens centrum. I en teoretisk del diskuteras vad som kännetecknar goda stadsmiljöer och gator. Östersunds och I5:s historia beskrivs kortfattat och de rekommendationer som finns i dagsläget för hur staden bör se ut presenteras tillsammans med Vägverkets föreskrifter för stadsgator. Slutsatsen i arbetet är att den grundläggande strukturen av gator, tomter och offentliga ytor är avgörande för hur området kan utvecklas i framtiden. Ett planförslag visar hur en sådan struktur skulle kunna se ut. I enlighet med Östersunds kommuns önskemål presenteras även ett gestaltningsförslag för en gata i den nya stadsdelen.

Examensarbete på Institutionen för landskapsplanering

Kerstin Söderlind, 2006

Handledare: Kristina Nilsson, SLU; Krister Frykberg, Östersunds kommun

Examinatorer: Christer Bengs, SLU; Göran Sollenberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning	S. 5	5. Gestaltungsrekommendationer	S. 40
Det föreliggande förslaget		5.1 Stadsmiljöprogram	
2. Om stadsmässighet	S. 9	5.2 Centrumplan	
2.1 Funktionalism fungerar inte		Gator	
2.2 Alternativet är en attraktiv, fungerande stad		Hus	
2.3 New Urbanism - en delvis tilltalande -ism		Kvarter	
2.4 Vad menas med "stad"?		5.3 Vägverket VGU	
2.5 Närhet		Gata eller väg?	
2.6 Grundläggande förutsättningar		Trafikseparering eller blandtrafik	
2.7 Stadens bestående mönster		Gatutyper	
2.8 Skapa struktur		Gaturummets innehåll	
2.9 Tydliga gränser		Vegetation	
2.10 Handel		Trygghet	
2.11 Trafik		Påverka hastigheten	
2.12 Den starkaste stadsformen		Gatuparkering	
2.13 Sammanfattning		5.4 Sammanfattning	
3. Om gator	S. 27	6. Programförslag	S. 48
3.1 Vägar är inte gator		6.1 ÖP samrådsförslag	
3.2 Attraktiva gaturum		6.2 Programförslag	
3.3 Mänsklig skala		Planområdet	
3.4 Trafik		Övergripande struktur	
3.5 Barriärer		Gator	
3.6 Sammanfattning		Rådhusgatan	
4. Östersund - en stad som växer	S. 34	Grönstruktur	
4.1 Dåtiden		Bebyggelse	
Den gamla staden		Parkering	
1900-talet		6.3 Planförslag	
Regementets historia		7. Gestaltungsförslag för två gator	S. 59
4.2 Framtiden		7.1 Infanterigatan och Rådhusgatan	
		Gestaltungsförslag för Infanterigatan	
		Gestaltungsförslag för Rådhusgatan	
		8. Sammanfattning och reflexioner	S. 63



Lugnvik

"Termosen"

Reservområde för
framtida utveckling

Jamtli

Skidstadion

PLANOMRÅDE

Fältjägargränd

Rådhusgatan

NORR

R

När I5 avvecklas försvinner en barriär för stadens utvidgning norrut. Stadsdel Norr kan bli den första delen i en utveckling som skulle kunna fortgå lång tid framöver, med tanke på stadens framväxt såhär långt. Hur

1. Inledning

ska denna nya stadsdel utformas? Mitt perspektiv är landskapsarkitek- tens; rumslighetsavkännarens. Stadsvetaren och kulturanthropologen K-A Arnstberg har formulerat en tori om att städer rymmer olika tider – från de snabba händelsernas till det långsammaste som ligger i den grundläggande strukturen. Det är det sistnämnda som intresserar mig: ”Stadens tid: den ytterst långsamt föränderliga strukturen, stadens skelett, nätet av of- fentliga rum.”³

Min utgångspunkt är också den att varje stadsdel ska kunna vara repre- sentativ för sin stad. Det betyder att alla stadsdelar ska vara intressanta, vackra eller på annat sätt tilltalande.

Från Boverket efterlyser man en lösning på problemet med hur militära anläggningar ska inordnas i en stad. ”De speciella möjligheter som för- nyelsen av äldre verksamhetsområden ofta erbjuder är att återskapa en stadsmiljö med samverkan mellan nya och äldre byggnader... [Det] räcker inte att bevara byggnader, en levande stadskärna kräver också ett beva- rande av handelsstrukturen.”⁴ Det finns städer i Sverige där stadskärnan har rustats upp och hittat sin form innan externcentra diskuterats. I dem har utvecklingen för innerstaden varit positiv – den har blivit ett levande besöksmål. När det gäller Östersund är uppgiften att införliva I5-området i den stadskärnan.

Funktionalismens trafik- och funktionsseparering förespråkas inte i da- gens litteratur, där dyker istället begreppet New Urbanism upp. Det är en riktning som har brister – dess ambition att detaljstyra utformningen av hela stadsdelar kritiserats ofta – men den ger många intressanta infalls- vinklar: Man eftersträvar hållbarhet och långsiktighet och hänvisar till miljöer som fungerar idag lika väl som de alltid har fungerat. Det som be- står över tiden är själva strukturen, baserad på väg- och gatunät. Min tan- ke om en god lösning för Stadsdel Norr är att man kan hitta den i en grundläggande struktur av gator, offentliga platser och genomtänkta tomt- indelningar.

Mitt arbete är därför också en kommentar till det föreliggande planförsla- get för området. Det är framtaget av Nyréns Arkitektkontor och av fastig- hetsägaren Fältjägaren i enlighet med kommunens förslag till översikts-

plan. De förslag jag lägger fram är i sak i enlighet med översiktsplanen men skiljer sig på många punkter från fastighetsägarens. Mitt ställnings- tagande är att funktionalismen är en misslyckad riktning på många sätt; den baseras på de bästa avsikter men resulterar nästan undantagslöst i då- liga miljöer. I det föreliggande förslaget är den funktionalistiska synen tydligt märkbar.

I5-området har ett militärhistoriskt värde. Byggnaderna och utrymmena dem emellan berättar någonting om platsens historia, ett värde som nu måste ställas mot dagens behov. Min utgångspunkt är den som återfinns i Översiktsplanen för den nya stadsdelen: Här ska byggas ”stad”. Jag tolkar det som att när man i Östersund om kanske 5 år säger ”Vi går på stan” så kan man mena Norr lika gärna som den befintliga delen Staden. Det är ef- ter det antagandet jag har gjort mitt förslag.

Fem års landskapsarkitekturstudier har givit konkreta kunskaper i väg- bredder, artkunskap och materialval. Därutöver har vi övat den mer svår- definierade känslan för rumsbildning. Rum har olika karaktärer, egenska- per och riktningar; miljöer har stämningar. På samma sätt som i ett hus handlar det om volymer och rumsligheter. I överförd betydelse kan vi tala om ”rummets väggar, golv och tak”; rummen är ”möblerade” med träd, lyktstolpar och alla andra föremål. I dessa rum, stora och små, rör sig människorna. I vissa rum trivs man och stannar gärna, andra undviker man eller skyndar man helst förbi.

Gatorna är en av beståndsdelarna i den struktur som staden byggs kring. På kommunens uppmaning och som en fördjupning av denna viktiga stads- byggnadskomponent visar jag också hur två enskilda gator kan utformas. De ska kunna fungera som stadsgator i en levande, historiskt färgad mil- jö, både idag och imorgon. Vid utformningen har jag använt mig av Väg- verkets VGU och Förslag till Centrumplan, formulerad under 1980-talet av dåvarande planarkitekter i Östersund.

FOTNOTER

- 1 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 2 Söderlind, Jerker: *Stadens renässans* (1998)
- 3 Arnstberg, K-O, et al.: *Åtta postulat om planering* (2001)
- 4 Boverket: *En stad är mer än sina hus* (1999)

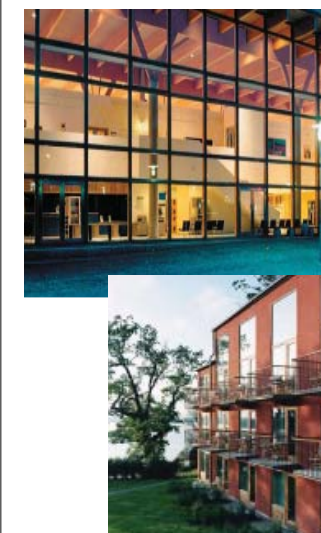
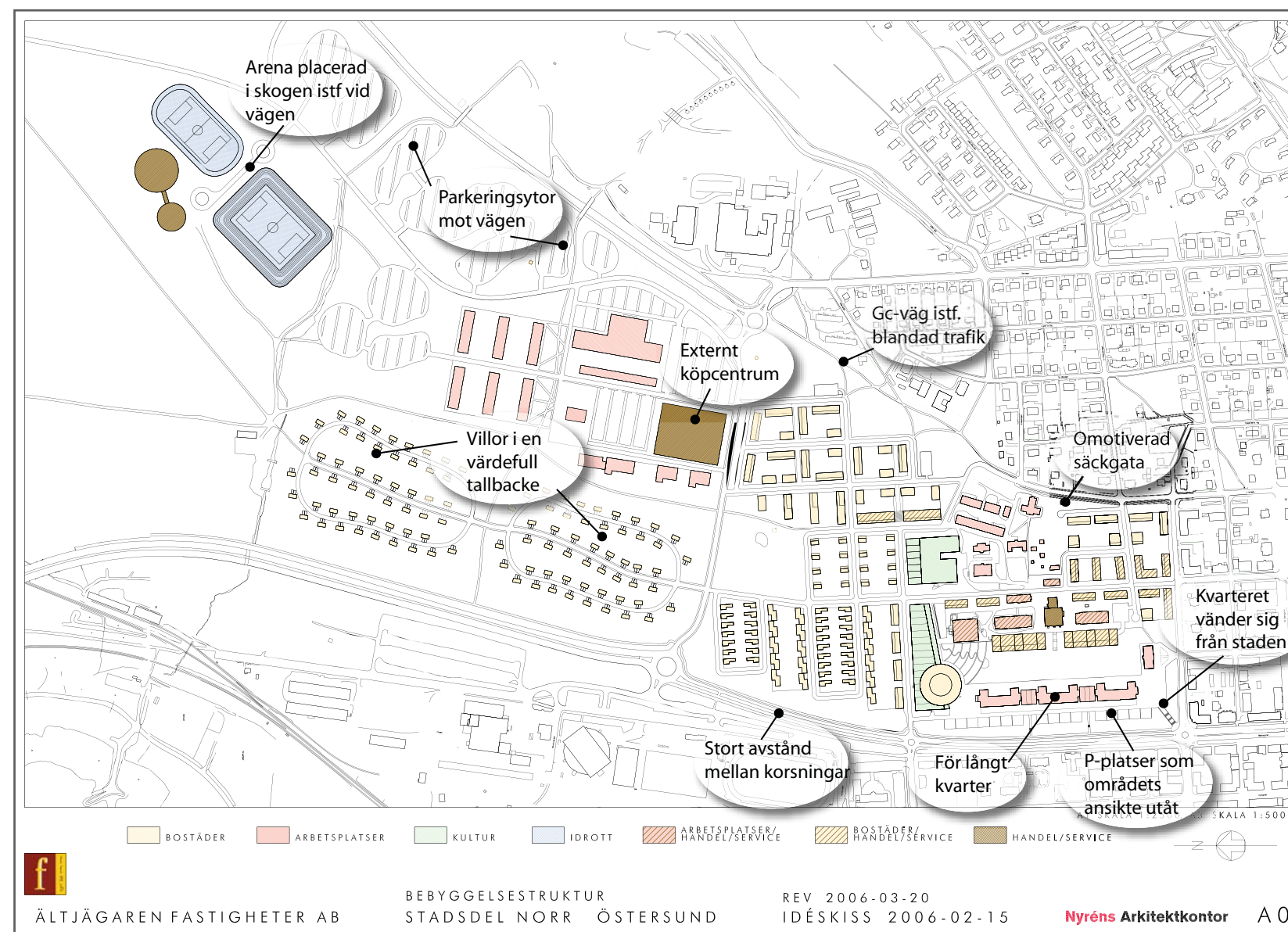
Det föreliggande förslaget

Förslaget från Nyréns Arkitektkontor integrerar inte den nya stadsdelen i dagens Östersund. Förslaget innehåller vissa kvartersstrukturer från stadens centrala delar men tar i övrigt inte någon särskild hänsyn till stadens särart och historia; det knyter inte an till befintliga gator. Barriärer som Trondheimsvägens stora skala, brist på detaljering och avsaknaden av andra stadskaraktärer åtgärdas inte. Bebyggelsen är funktionsuppdelad och utspridd vilket leder tankarna till miljonprogramsområden snarare än till levande stadsdelar i Östersund. Bristen på en grundläggande gatustruktur är det största problemet med förslaget. Ett annat är att området det inte öppnas mot väster – det håll de flesta sannolikt kommer att komma från. För att människor ska lockas in i området måste det signalera

sitt innehåll tydligt – det måste bjuda på stadsmässiga upplevelser redan i kvarterens utkanter. Den stora glesheten mellan byggnaderna innebär en förlust av markområden som skulle kunna användas för rekreation och framtida stadsutveckling, de innebär att transportarbetet i stadsdelen blir onödigt stort och att kostnaden för nya vägdragningar blir högre än vid en mer koncentrerad utbyggnad.

Placeringen av ett köpcenter i stadens yttersta utkant förutsätter en ökning av trafiken, i första hand med bil. En påkostad arena placeras i förslaget bakom ridåer av skog och stora parkeringsytor. Om arenan istället placeras vid vägen kan den få ett starkt symbolvärde och bli ett viktigt landmärke.

En stor del av de föreslagna byggnaderna är renodlade bostadshus. Stilen har dessutom redan applicerats på byggnader i flera svenska orter. Bristen på lokal anknytning är ett problem i en stad där turistnäringen är viktig och själva staden är ett av de främsta besöksmålen.



Byggnader ur fastighetsägarens förslag

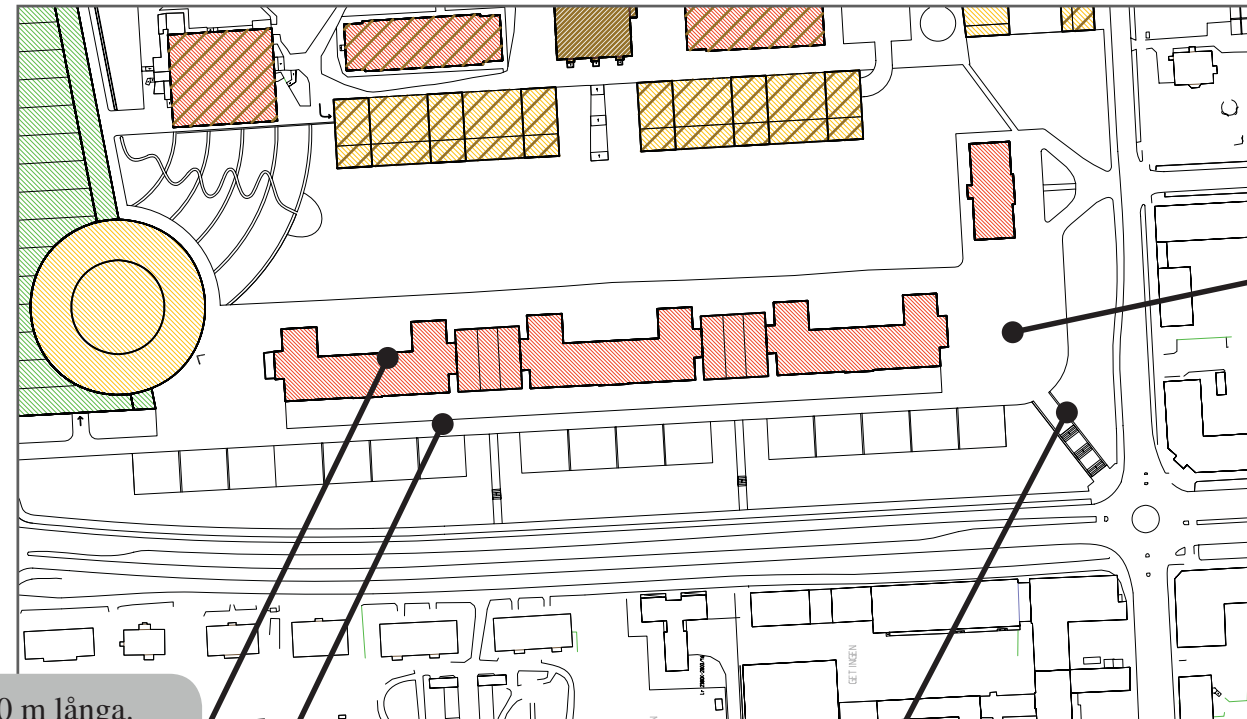
1. Inledning

Korsningen Fältjägargränd-Rådhusgatan är den nya stadsdelens ansikte utåt

Det finns en viktig svaghet i det föreliggande förslaget. Eftersom besökare kan antas närma sig området från Staden, sydväst om Norr, måste just det sydvästra hörnet vara områdets starkaste del. Om det inte kan locka besökare hamnar resten av området i ett bakvatten och olika verksamheter får svårt att gå runt. Stadsmänsighet kräver genomsläpplighet, men förslaget från Nyréns Arkitektkontor bygger vidare på den slutenhet som skapades under 15-tiden.

Kasernbyggnaderna är nästan 60 m långa. Sammanlänkade bildar de en byggnadskropp mer än 230 m lång - ett oproportionerligt storkvarter som varken passar in i staden eller tillför den nya stadsdelen liv och rörelse.

Parkeringsplatser placerade mellan väg och byggnader. Parkeringsytan blir på så sätt områdets ansikte utåt.



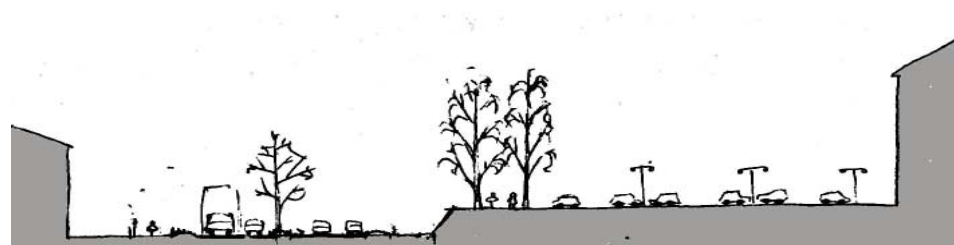
Den som tar sig upp för trappan möts av en cirkulationsplats.



Den viktigaste entrén till området är utformad som en trappa i en slänt. En levande stadsdel behöver signalera sitt innehåll tydligt för att locka besökare. Trappan skapar avstånd snarare än närhet mellan byggnaderna på området och gatan utanför. (På bilden: Uppsala Centralstation.)



Ovan t.v. Rådhusgatan idag tjänar sin funktion som avskärmning mellan militärområdet och övriga staden.
Ovan t.h. förslaget från Nyréns Arkitektkontor bryter inte den enformiga avskärmningen.



2. OM STADSMÄSSIGHET

Kanske är livet i staden som en kopp te: Staden samlar olika aspekter, människor och verksamheter på samma sätt som en tekupa håller tebladen. På samma sätt är staden också genomsläpplig och låter sin smak och doft spridas till dem som kommer i beröring med den. En bra stad kan därigenom rymma frihet samtidigt som den har en stark form.

Varför finns det stadsdelar som inte lyckas förmedla någon stadspuls, som upplevs som trista och tomma? Vad gör att ett område domineras av tomhet eller biltrafik istället för gatuliv; varför händer allting i det området inne i husen istället för ute på gatan? Svaret är komplext, men en aspekt som är särskilt viktig idag är hur 1900-talets stadsbyggnad såg ut.

2.1 FUNKTIONALISM FUNGERAR INTE

Det som efterfrågas för den nya stadsdelen Norr i Östersund är typisk, traditionell stad. Med detta menar man från kommunens sida att olika funktioner ska vara blandade och att stadsdelen ska vara levande under största delen av dygnet. Det ska kunna vara den delen av Östersund som avses när man säger "Vi ses på stan!"



Stadspulsen saknas på förortens odefinierade ytor. Torg, förgård eller uppställningsmark? Fasader utan entréer förstärker intrycket av en övergiven plats.



Gles bebyggelse betyder ofta att även upplevelserna är utspridda. Gräsremsan mellan gc-vägen och lekplatsen används bara sällan och leder inte tankarna till stadsliv.

Funktionalismen innebar att det byggdes renodlade bostadsområden och renodlade arbetsområden. För att nå dem drogs inte stadsgator utan trafikseparerade vägar – dels bilvägar, dels separata gång- och cykelbanor. I och med det uteslöts en av de allra viktigaste aspekterna av stadens puls, nämligen det gemensamma livet på gatan. "Det slutna gaturummet i den täta staden är en betydelsefull förutsättning för en god stadsarkitektur. När den traditionella gatan bannlystes i stadsbyggnadsdebatten kom staden att förlora många av sina kvaliteter." (Balsgård)¹

Istället för stadsrum uppstår mellanrum, en sträcka man måste tillryggelägga för att nå sin målpunkt. I ett förortsområde kan vägen till mataffären till exempel löpa förbi bostadsgårdar, ofta med entréer vända från vägen och in mot gården, förbi en parkeringsplats, över en öppen gräsyta och genom en dunge. Gång- och cykelbanan är den samma dag efter dag, det finns inte många alternativa vägval. Kvällstid är gc-banan mörk och ödslig och upplevs som otrygg, det finns inga offentliga målpunkter på den. Det är inte till den miljön man åker när man vill gå på stan.

Att vara i staden är att vara delaktig i en levande, offentlig miljö. En stad är en plats för utbyte och kontaktskapande.

2. Om stadsmässighet

Funktionalismen, med sin uppdelning av trafik, byggnader och människor, innebär en lång rad nackdelar. Dessa har sammanfattats av arkitek-

Ofunktionell	trafikökning genom zoner	olämplighet för kollektivtrafik	överspecialiserade byggnader	planbegränsning av prefabricering
	gles, blåsig, svårfattlig stad	dålig klimat-anpassning	opraktiska originalismer	
Osocial	stadstråkighet genom zoner	diskontinuerlig stadsbildning	kategorisering av människor	dåligt bostadsprogram
	ingen trevnad, inga symboler	dåliga markkontakter	höga höghus - låga pannkakor	brott mot vanor och traditioner
Oekonomisk	trafiklösning genom zoner	dyrbar bilism dålig bussism	gles och dyr infrastruktur	tidsbundna, kort-använda hus
	strängare normer, tekniköverdrift	överytor, över-mått av prefab	fjärrtransporter fjärrprojektering	onödig rivning av hus och städer
Oskön	gles och grå tristess	kaos eller monotoni	överexponerad teknik	fula, döda, många material
	oändliga former samt dynamik	inga uterum inga innerum	hårda form-kontraster	dålig miljö-anpassning
Oteknisk	stora, kylande glasytor	takterrasser och plana tak	olämpliga material	oprövade nya tekniker

ten Hans Asplund²:
Vad som är ”oskönt” kan diskuteras, men många av invändningarna är giltiga.

Avstånd

Både mellan och inom områden finns stora avstånd. Längtan efter ljus och frihet tog sig olika uttryck. Olika funktioner eller verksamheter placerades på avstånd från varandra hellre än i samma byggnad eller vägg i vägg. Avståndet är en transportsträcka eller ett hinder, och förekommer som exempelvis grönremsor som är för smala att innehålla någonting intressant, eller ytor mellan hus som är hårdgjorda men varken fungerar som gata eller torg. Dessa ytor kan upplevas som övergivna och utsatta; det framgår inte vem de är till för eller vem som sköter om dem. Ofta är de av impedimentkaraktär. ”Avståndet



Restytan mellan väg och parkeringsplats är varken torg eller natur - den är bara över.

är till för ingen och får heller ingen omsorg.” (Arnstberg)³

Hänsyn till bilisten i stället för fotgängaren

De stora avstånden är inte anpassade för en fotgängares upplevelse. Det är långt mellan byggnader eller entréer och sådant som berikar miljön. Att gå blir snabbt enformigt i en monoton miljö och det blir lockande att ta bilen för att snabbt komma vidare. Människor till fots rör sig med en hastighet av ungefär 5 km/h och det är till den hastigheten sinnena är anpassade. Det horisontala synspannet är större än det vertikala och det man framför allt uppfattar med synen är det som finns i och under ögonhöjd.⁴



De verkliga avstånden är inte stora men när miljön inte inbjuder till promenader blir fotgängarna få och gatan öde.

Vad som händer när man bygger i bilistens skala är att vägar och byggnader anpassas till den högre hastigheten och alltså måste rensas från detaljering för att inte uppfattas som röriga. Men den miljö som uppfattas som harmonisk vid 50 km/h är väldigt enformig vid 5 km/h. Därför ökar trafikflödet, allt som oftast i form av bilresor och inte kollektivtrafik.⁵

Funktionalistiskt byggande sätter på så sätt likhetstecken mellan frihet och bilism.

Stadsdelar med olika vakettider

Ett område som bara inrymmer bostäder är tyst och tomt både under arbetstid och sena kvällar. Gatorna är tomma utom under rusningstid då invånarna reser till och från arbetsplatserna. Områden med arbetsplatser är levande under kontorstid men blir ödsliga på kvällar och helger.

Bara bostäder i ett område leder till ödslighet på gatorna under stora delar av dygnet.



2. Om stadsmässighet

Det rimmar illa med bilden av en stad där det alltid händer någonting.

Förlorad täthet = ödslighet

Gleshet mellan hus och gleshet mellan aktiviteter leder till gleshet mellan människor. När det är glest mellan människor upplevs ett område som ödsligt, oavsett hur det i övrigt ser ut. Även om statistiken visar att det är utanför krogar vid stängningsdags våldet finns eller i familjen⁶, upplever människor otrygghet där det är mörkt och tomt.

Förlorad täthet = förlorad kommers

Målet med skyltning och annonsering är att locka till oplanerade inköp. Men det är ingen mening att öppna en ny butik och skylta vackert om det bara är de få boende som redan har huset som målpunkt som kan se varorna. I ett glest område blir antalet möjliga kunder som rör sig där litet och en närbutik får svårt att gå runt om befolkningen i närheten är låg och människor måste göra stora omvägar för att komma dit; de väljer nästan säkert att i så fall resa till en större butik med större utbud och lägre priser. Avstånd och funktionsuppdelning försvårar etableringen av småbutiker och banar vägen för stora, ”rationella” köpcenter. Småbutiker är ett trevligt inslag i gatubilden, de står för mångfald och valfrihet. Turister och andra besöker hellre den småskaliga affärsgatan än det externa köpcentret. Caféer och restauranger har lättare att gå runt om de ligger insmugna bland småbutikerna än om de ligger på en bilresas avstånd, i anslutning till köpcentrumet.

Förlorad spontanitet

När vardagen är rationell och inrutad försvinner in-slaget av spontanitet och överraskning. Fotgängare i täta kvarter däremot passerar olika skyltfönster och människor. Variationen ger nya tankar och impulser, håller enformigheten borta också för den som inte kan gå några längre sträckor.

Områden med villabebyggelse skapar bara förutsättningar för liv och rö-

relse inne på tomten. Där uppstår få oväntade möten och där saknas stadens känsla av en gemenskap som är öppen för alla.



En upplöst torgyta ger inga ledtrådar till vad man kan förvänta sig av den och skapar en känsla av osäkerhet.



Tomt eller parkmark? Vem är välkommen att slå sig ned på gräsmattan?

2. Om stadsmässighet

Funktionalismen frångick den traditionella, småskaliga tomtindelningen. Det möjliggjorde större produktionsenheter och upplöser utemiljön. Det är otydligt vem marken hör till, är den tomt eller park? Vem har rätt att använda den? Var tar ett bostadsområde slut och var börjar området för fri-luftsaktiviteter? Det skapar en osäkerhet som står i vägen för ett naturligt användande av utemiljön – för livet mellan husen.⁷

Utemiljöer kan vara på (eller mellan) tre nivåer:

Privat – den egna trädgården eller altanen.

Halvoffentlig/halvprivat – bostadsgården, som är tillgänglig för alla men som tydligt är knutet till vissa byggnader och därför inte signalerar offentlighet.

Offentlig – den allmänna parken eller torget.



Problemet med funktionalismen är att den upphävt denna hierarki. Miljön ska vara tillgänglig för alla men skapar istället osäkerhet och används därför sällan. De flesta människor upplever tydligheten som en trygghet som ger frihet, till exempel för mindre barn att leka ute.

*”att bryta ner gränser, att uppnå frihet i sig själv och mellan andra.
fin tanke.*

*ofta är det dock inte gränser som bryts utan
gränser som förflyttas.
och vad händer om någon i den frihetliga
gruppen bryter de frihetliga gränserna.”*

(Bob Hansson)



Skyltar och föreskrifter ersätter en bortbyggd tydlighet i alltför fria miljöer.



Lekplatserna står tomma när utemiljön inte upplevs som trygg nog.

När boende uppfattar en gård som sin egen väcks en kollektiv ansvarskänsla, man vill vårda det som tillhör en själv. Området kan på så sätt skyddas mot vandalisering, den sociala kontrollen och därmed säkerheten ökar. Miljöer som däremot genom sin storlek och utformning har en otydlig tillhörighet får karaktär av ingenmansland.⁸

Funktionalismens uppdelning av livets olika delar var ett experiment, både konstnärligt och socialt. Kanske en del av –ismens misslyckande beror på att begreppet ”funktion” reducerades så hårt. Man föreställde sig att människors behov var behovet av näring, bostad och kläder – allt utanför det var att betrakta som onödig lyx.



Men människan är inte bara ett djur som skulle kunna klara sig utan sin kultur. ”I djurvärlden är människan genetiskt sett en dåligt utrustad varelse, som med en socialt överförd kultur måste komplettera det naturen försummat. Behoven är således inte något grundläggande och naturligt, utan något som vi lär varandra.”⁹ Istället för att diskutera behov är det mer relevant att fråga sig vad människor vill ha och varför. Som den amerikanske arkitekten Louis Kahn sade: ”A house fulfills a need, a home fulfills a desire.”¹⁰

Funktioner kan vara både materiella och immateriella. Människor strävar efter att förverkliga olika värden – bruksvärden, som är immateriella, och bytesvärden, som är materiella. De förra är det som ger livet mening (kärlek, trygghet m.m.), de senare är sådant som används för att uppnå meningen. Pengar är ett exempel på bytesvärden eftersom man inte menar



själva pappret och metallen när man säger att människor vill ha pengar; människor vill i själva verket ha ett medel för att förverkliga längtan. En rysk-amerikansk tänkare, Alfred Schutz, kallar den värld som präglas av bruksvärden för ”livsvärlden”. Han menar att det är den som människor upple-

2. Om stadsmässighet

ver starkast. ”Det är ett begrepp som är uppbyggt kring individens *liv* men dess intressanta komponent är individens *värld*.” (Arnstberg)¹¹

Funktionalismen fick negativa följder för att den bygger på, eller lockar anhängare med, inställningen att ”Vi måste som i vetenskapen bort från det mänskliga och subjektiva. Endast i det omänskliga och i strävan mot abstraktion kan ett framsteg spåras...” (Poul Henningsen, 1919)¹²

Kanske det bästa inte är att ta avsked av funktionalismen utan istället omformulera den; att försöka definiera vad som *fungerar*. Om en miljö lockar invånarna att vårda den är det en funktion på samma sätt som blomman lockar insekter att pollinera den; om en miljö bidrar till ett gott lokalklimat med jämnare temperatur och vindskydd är det också en funktion som är värd namnet. Funktioner kretsar inte bara kring biologiska behov utan också kring människors långsiktiga längtan.



Verklig funktionalism?

- Sluggar
- Rumskildande
- Visar riktleder
- Vackert
- Biologisk mångfald
- Doftar
- Skapar kontinuitet

Ett träd växer i enlighet med sina förutsättningar. Det kan läka sina egna skador och sätter frön som blir till nya träd. Trädet är en fungerande del i ett ekosystem samtidigt som det har många goda egenskaper för människans miljö.

En uppmärksam bok (citerad i flera av de senaste årens stadsbyggnadslitteratur) är *Stadens renässans* av arkitekten Jerker Söderlind. Han tar i den avstånd från det funktionalistiska byggandet och vill inte ens kalla det för stad. Det som Asplund utnämner till ”epokens kanske största misslyckande”¹³ kallar Söderlind ”funktionens förbannelse” och ”icke-stad”. Icke-stadens ideologi var stadsfientligheten, dess teknik var ångmaskinen, bensenmotorn och elektriciteten. Dess ekonomi är privatiserad på ett sätt han kallar ”planeekonomi med ett marknadsmässigt ansikte” i det att samhällets kontroll har tagits över av stora företagsgrupper. Icke-sta-

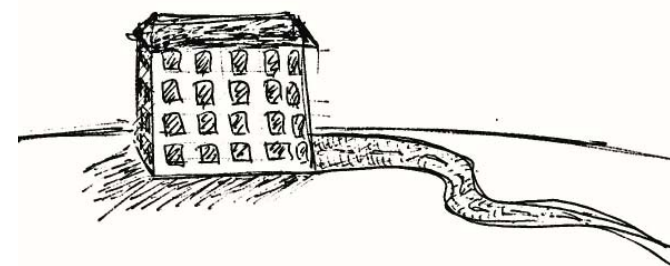
dens politik kretsar kring ett bostadsbyggande som är skilt från övriga aspekter av stadslivet.

”Den moderna icke-staden är ett systemfel som bör åtgärdas” skriver Söderlind. Att det är *möjligt* att bygga en gles stad innebär inte att det är *önskvärt* – särskilt som de traditionella stadskärnorna ofta är de mest attraktiva, levande, kulturellt rika och mest informationstäta. Det systemfel som beskrivs ligger enligt författaren i att det är utspridd, funktionsuppdelad icke-stad som byggs när den traditionella staden idag är den mer attraktiva. ”Städer, stadsmiljöer, transportsystem eller enstaka byggnader som är oacceptabla ur ekonomiskt, ekologiskt eller kulturellt perspektiv bör inte produceras – även om det skulle finnas en viss efterfrågan på dessa.”¹⁴

”Inga fler bostadsområden, tack!” är rubriken på en artikel av arkitekten Ola Andersson. I den beskrivs hur bostadsmarknaden å ena sidan är nästintill överhettad samtidigt som moderna, arkitektritade bostadsområden står tomma fem år efter färdigställandet. Inte ens tillgången på sjöutsikt lockar längre köpare. Problemet är att områdena som byggts är renodlade bostadsområden. De är avskärmade från omgivningen och saknar tydliga, offentliga rum som välkomnar besökare. Det finns en överordnad arkitektur som inte ger utrymme för personligt uttryck och det saknas lokaler för arbete och handel. ”Arkitekter, planerare och byggherrar tillhandahåller en produkt marknaden inte efterfrågar”¹⁵ Slutsatsen är att planerare inte längre kan anvisa mark för specifik användning. Istället ska människor ges möjlighet att bygga själva enligt en kommunalt fastlagd stadsplan. På så sätt ska städer kunna växa organiskt kring tydliga ramar.

2.2 ALTERNATIVET ÄR EN ATTRAKTIV OCH FUNGERANDE STAD

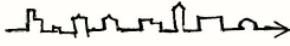



Reaktionen mot 1900-talets funktionalism har varit kraftig. Det syns inte minst på skillnaden i lägenhetspriser i mer traditionella stadsdelar jämfört med i förstaden.¹⁶



Vägarna ska inte vara tillbehör till husen utan en god struktur som finns kvar även om husen rivs

2. Om stadsmässighet

En av skillnaderna mellan förstad och den levande staden är att det i en attraktiv stad löper fyra ”tider” parallellt¹⁷:

1. Stadens tid: den ytterligt långsamt föränderliga strukturen, stadens skelett, nätet av offentliga rum 
2. Husens tid: De stabila, men utbytbara byggnaderna på vilkas stil och patina tiden kan avläsas. 
3. Människornas tid: alla de ständigt växlande mänskliga verksamheterna; vilka funktioner som ryms i husen. 
4. Händelsernas tid: det pulserande stadslivet. 

En fördjupning av punkt 1 kan formuleras som ”Fastighetsindelningens tid: En struktur som kan förändras och som avgör byggnadernas förhållande till det offentliga nätet”.¹⁸

1900-talets förstad blev genast omodern därför att stadens och husens tid blivit till samma sak; gatorna är utformade som tillbehör till husen istället för att vara den långsiktiga stomme husen byggs kring. Utan den bestående stommen uppstår inget egentligt stadsliv och området blir till icke-stad.

New Urbanism – en delvis tilltalande -ism

Bland de främsta motståndarna mot funktionalismens stad är företrädarna för den rörelse som kallas New Urbanism. Den växte fram under slutet av 1900-talet som ett alternativ till den amerikanska förortsutbredningen, en utveckling där bilen är en förutsättning för att man ska kunna röra sig fritt. En viktig ståndpunkt är att de enskilda byggnadernas utformning inte är intressant inom ny-urbanismen. Istället handlar det om att skapa en helhet av gator och torg, tomter och byggnader. Det är när dessa delar, ”stadens grammatik”¹⁹, fogas samman som staden skapas.

Planer som upprättas bör vara av sådan karaktär att de kan hantera åtminstone de 50 närmaste årens byggnade och utveckling. ”Det är inte stadsplanerarnas uppgift att fastställa att ’här ska man bara bo eller bara studera eller bara köpa’” (Söderlind).²⁰ Man kan säga att ny-urbanisterna förespråkar en återgång till den planering som var gällande från medeltiden fram till funktionalismens genombrott: Planering av formen i förväg, inn-

an innehållet är bestämt. Funktionalismens planer bestämmer i förväg både form och innehåll. På så sätt fastlägger de för mycket (innehåll) och för litet (de räcker bara för en kort tids byggande).²¹

I ”Charter of New Urbanism”²² finns några punkter som väcker skepsis. Påståenden som ”Individuella arkitektoniska projekt ska infogas i omgivningarna. Det är inte en fråga om stil.” kan väcka bilder av ett tillrättalagt Legoland. Men till största delen innehåller den ändå bärkraftiga teser:

Utdrag ur Charter of New Urbanism

- 1.1 Staden är en avgränsad plats med geografiska gränser.
- 1.3 Jordbrukslandskap och natur är lika viktig för staden som trädgården är för huset.
- 1.4 Utvecklingen bör inte sudda ut eller förvirra stadens kanter. Att fylla existerande stadsområden sparar naturresurser, ekonomiska investeringar och den sociala väven samtidigt som marginaliserade restyr tas till vara. Ifyllnad uppmuntras framför utbredning.
- 1.5 Nya kvarter ska utformas som grannskap och distrikt och inordnas i det befintliga stadsmönstret.
- 1.6 Utveckling av staden ska respektera historiska mönster och gränser.
- 1.7 I staden ska finnas ett brett spektrum av allmänna och privata funktioner för att alla människor ska få plats.
- 1.8 Regionens organisation ska vara sådan att många olika transportmöjligheter är möjliga. Transit, gång- och cykeltrafik ska maximera tillgängligheten i hela området så att bilberoendet minskar.
- 2.2 Grannskapen ska vara kompakta, fotgängarvänliga och av blandad användning.
- 2.3 Inom gångavstånd ska finnas vardagsfunktioner så att också unga och gamla blir oberoende. Sammanhängande gator ska utformas så att de uppmuntrar till gång och minskar bilism.
- 2.4 Inom grannskapet ska olika boendeformer och prisnivåer skapa förutsättningar för olika människor att mötas i vardagen för integration och gemensam känsla av ansvar.
- 2.6 Byggtäthet och landanvändning ska ta hänsyn till kommunala resourcemöjligheter.
- 2.7 Offentliga verksamheter och kommers ska bäddas in i bebyggelsen liksom skolor så att de blir tillgängliga för de boende.
- 3.1 All stadsplanering syftar till att utforma gatan och allmänna platser som just allmänna platser.
- 3.4 Bilismen måste beredas plats i den moderna staden men aldrig så att den tränger undan cyklisterna och fotgängarna.

2. Om stadsmässighet

3.5 Gator och andra platser måste vara trygga, trivsamma och spännande att röra sig i till fots.

3.6 Arkitektur och landskapsarkitektur ska inspireras av platsens klimat, topografi, historia och byggnadstraditioner.

3.9 Bevarande och förnyande av historiska byggnader, områden och landskap bekräftar stadens kontinuitet och utveckling.

(Egen övers.)

Stadsbyggande handlar om att skapa förutsättningar, inte bara att spegla trender, och en av framtidens utmaningar är att göra tillägg i osammanhängande förstäder så att de kan integreras med staden.²³ De förutsättningar som skapas i stadsbyggandet utgör grunden för hela samhällets själ.²⁴

Vad menas med "stad"?

Målet med 2000-talets stadsbyggande är att bygga attraktivt. Kvarteren ska locka tillfälliga besökare och turister likaväl som stadens invånare. Om man säger "Vi går på stan" ska de nya kvarteren otvivelaktigt kunna vara en del av den staden.

Det är viktigt att precisera vad som avses när man säger att det planeras för stad. Mycket av det som byggs som stad, till exempel Hammarby Sjöstad i Stockholm, är snarare "funktionalism i stadsmässiga kläder"²⁵. Planeringen är fortfarande detaljstyrande istället för att skapa förutsättningar för ett traditionellt organiskt framväxande. Man kanske rent av använder termen stadsmässighet som en funktion att läggas till de tidigare. Stadsbyggnadsnämndens uppfattning att det är stadsmässigt med gator på fyra sidor och slutna kvarter ignoreras, istället talas om sockelpartier och balkongfronter. "[Man har] tagit funktionalisternas paroll *Form follows function* och vänt på den; hårddraget kan man säga att en stadsmässig form tros



skapa funktionen stadsmässighet." (Westin)²⁶

"Planering är att ordna, men det gäller inte att ordna något utan att ordna för något." (Arnstberg)²⁷ Det går inte att bestämma sig för att alla invånare i den

Stadsmässigheten sitter inte i fasadmaterialet.

nya stadsdelen ska vara lyckliga och det ska finnas så och så många caféer, bowlinghallar eller matvarubutiker. Vad som är möjligt är att skapa förutsättningarna för att boende ska trivas och att butiker ska kunna etableras.

"Stadens själ måste vara den ständiga ledstjärnan i arbetet." (Boverket)²⁸ Det innebär att staden ska vara en plats där människor rör sig och där man inte ska behöva bil för att komma fram. För att uppnå det måste man tänka i termer av närhet och samband när man förändrar eller bygger nya stadsdelar: Förändringarna ska göra det lättare, tryggare och bekvämare för människorna att gå och cykla. Viktiga aspekter är närhet och tydlighet.

Människor har en tendens att söka sig till varandra och väljer gärna att uppehålla sig där det händer någonting. En plats som har de rätta förutsättningarna ger upphov till händelser som leder till nya händelser. "Livet mellan husen är potentiellt en självförstärkande process." (Gehl)²⁹ Människor samlas för att andra människor har sökt sig dit. På motsvarande sätt finns det platser som blir öde för att ingenting händer där. De ger ingen anledning att uppehålla sig där och därför söker sig andra människor inte heller dit. Parkbänkar blir stående tomma om det inte finns någonting att titta på. Det är viktigt att identifiera vad som lockar människor och vad som verkar avskräckande.

Närhet

Närhet är inte samma sak som närbarhet. Närhet betyder att det är lätt att gå till fots och att hitta medan närbarhet handlar om bilar och vägar. Det ska inte finnas några övergivna avståndsytor eller barriärer. Om ett område ska kunna utvecklas till en levande stadsdel räcker det inte att föreslå kompletteringar med bostäder, arbetsplatser och service. Viktigast av allt är att området öppnas och införlivas i ett fungerande väg- och gatunät. Den genomströmning som då uppstår är "en förutsättning för att offentlig service, affärer, kaféer, nöjeslokaler etc ska vilja och kunna etablera sig" (Söderlind)³⁰. Affärsmannen struntar i den



Ett förortstorg i centrala Stockholm: På Fältöverstens bilfria taktorg är det glest mellan människorna.

2. Om stadsmässighet

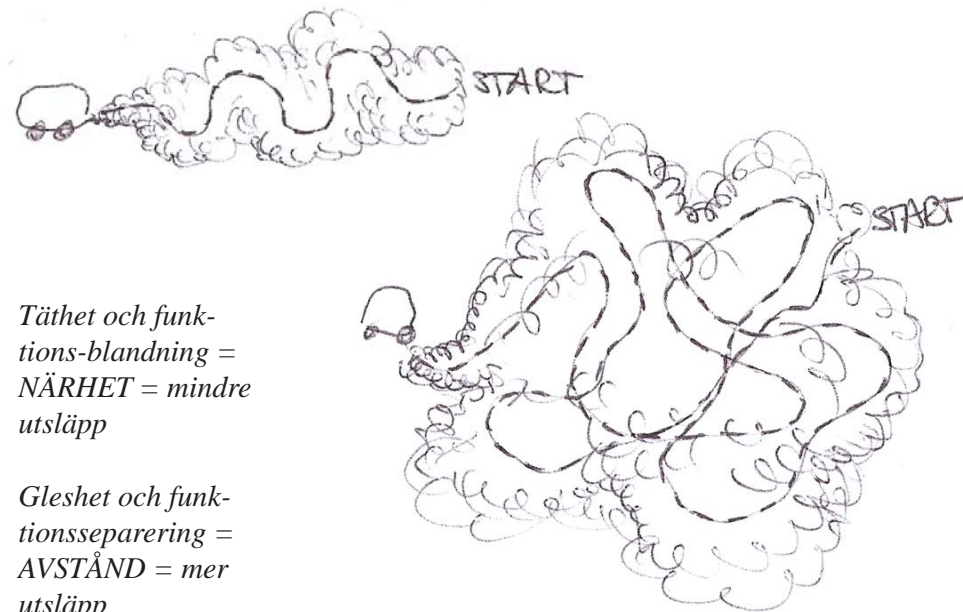
pittoreska, bilfria miljön om kunderna uteblir.

Närheten lockar människor att liksom sippra runt i ett område. Det finns nya saker att upptäcka och skalan är mänsklig; man känner sig delaktig. En annan effekt av närheten är att den sparar tid och ger invånarna större fritid. Människor förväntas sova 8 timmar och arbeta 8 timmar. Då återstår 8 timmar som ska användas till morgon- och kvällsbestyr, resor till och från jobbet, inköp och matlagning. Den tid som sedan blir över kan användas till det som de kanske flesta människor i västvärlden strävar efter – fritid och självförverkligande.

På samma sätt som en sjukhusmiljö inte ordnas för redan friska utan för dem som ska bli det, bör staden ordnas inte för dem som har gott om tid utan så att fler invånare kan få mer tid över. ”För att det ska bli tid över behöver man ha nära till allt.” (Arnstberg)³¹ Stabilitet och struktur, begripliga samband och överblick ger frihet och lugn. När trafiken är lättläst och det är lätt att orientera sig i en miljö får man mer tid för egna tankar. Det är också en förutsättning för att människor i hög ålder eller med olika funktionshinder ska kunna röra sig i en stad.



En struktur som syftar till närhet leder till att det sammanlagda transportbehovet blir mindre. Det innebär mindre avgasutsläpp och mindre påverkan på miljön vilket är mycket viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv. Invånare som inte är beroende av bil i sin vardag är mer delaktiga i stadslivet; de blir aktörer.



Täthet och funktionsblandning =
NÄRHET = mindre
utsläpp

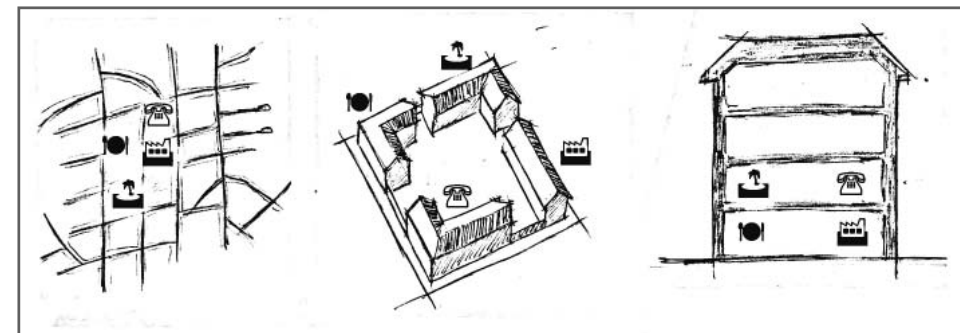
Gleshet och funktionsseparering =
AVSTÅND = mer
utsläpp

Grundläggande förutsättningar

Under tidigt 1960-tal iakttog amerikanskan Jane Jacobs stadslivet i New York där hon bodde. Hon samlade sina tankar i den uppmärksammade boken ”The Life and Death of American Cities”. Jacobs slutsatser kan sammanfattas i fyra punkter – de grundläggande förutsättningarna för en levande stad³²:

Förutsättning nummer 1:

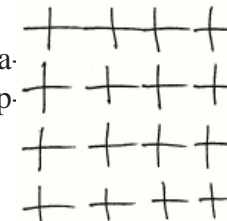
Stadsdelen måste vara blandad och rymma mer än en och helst mer än två primära funktioner. Blandningen bör helst finnas också inom kvarteret och måste vara av sådan karaktär att människor rör sig utomhus på olika tider och av olika skäl. Flera av funktionerna måste vara gemensamma.



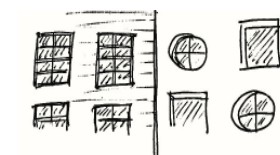
Idealet är blandning i stadsdelen, kvarteret och det enskilda huset.

Förutsättning nummer 2:

De flesta kvarteren måste vara korta, alltså måste tvärgatorna och gathörnen ligga tätt. Detta skapar genomsläpplighet - permeabilitet.



Förutsättning nummer 3:



Stadsdelen måste bestå av hus som varierar i ålder och skick; i betydelsen olika kostnadskrävande – för en maximal blandning av människor och funktioner.

Förutsättning nummer 4:

En tillräckligt hög koncentration av människor måste finnas i området, oavsett varför människorna befinner sig där. Det finns ett samband mellan koncentrationen av människor och det utbud de kan försörja. Jacobs citerar Samuel Johnson, 1785: ’Glest utspridda människor klarar sig, fastän ganska dåligt, utan många saker ...Det är koncentrationen som medför bekvämligheterna.’ Hon citerar även en samtida undersökning av de

2. Om stadsmässighet

nya förorterna som pekar på att en glest utspridd befolkning leder till att den enda effektiva ekonomiska efterfrågan som kan existera i förorten är majoritetens. Undersökningen förutspådde att de enda varor och kulturformer som skulle kunna finnas tillgängliga i förorten skulle bli dem som majoriteten efterfrågar.



Jacobs slutsats är att människor hatar *trångboddhet*; inte *täthet*. Ett intensivt markutnyttjande ställer lägre ekonomiska krav på byggnaderna – de behöver inte vara lika effektivt inkomstbringande som i en gles miljö. Det ger människorna i dem större frihet att göra investeringar och ta chanser.

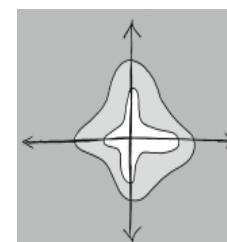
En avhandling som presenterades under 2005 kan ses som utveckling av Jacobs resonemang. Marcus Henriksson är tekn. lic. i infrastruktur och samhällsplanering vid KTH. Han beskriver i nio punkter hur levande stadskärnor skapas, med hållbar stadsutveckling, livskraftig handel och därmed konkurrenskraftig handel.³³

1. Kämpa inte mot strukturomvandlingar
2. Acceptera det erkända avståndet mellan avstånd och värde. Efter- som värde beror på ekonomisk hyra, och denna hyra på läge, och läge på bekvämlighet, och bekvämlighet på närhet, kan vi eliminera alla mellansteg och säga att värde beror på närhet.
3. Planera för flexibilitet. Byggnaders anpassningsförmåga är av betydelse för framtidens hyresutveckling. Centrumvandring och omlokalisering av starka butiksenheter utlöses ofta av att butikerna anser att nuvarande lokaler är för omoderna eller för trånga.
4. Underskatta inte trygghetens betydelse och gångytornas roll för ett områdes attraktivitet. Om stadens gator ser intressanta ut upplevs staden som intressant, och om gatorna ser tråkiga ut upplevs den som tråkig. Rörelse, förändring och ständigt nya och ”trygga” människor är en del av stadens säkra utemiljö.
5. Se till att behovet av blandade primära stadsfunktioner tillgodoses: endast ett stort antal människor på gatan räcker inte, hur dessa fördelas över dagen är avgörande för stadens framgång. Den ska

fungera som arbetsplats, handelsplats, kultur-, nöjes- och servicecentrum, boplat och trafikknutpunkt.

6. Bejaka längtan efter hög befolkningskoncentration i urbana miljöer. Under århundradenas lopp har antagligen alla som har studerat städer noterat ett samband mellan befolkningskoncentration och graden av specialisering som denna kan stödja.
7. Det behövs små kvarter. Långa och därmed snabbt monotona och dystra gator är ofta ett kännetecken på stadsdelar med bristande kommersiell framgång. Barriäreffekter, ett av stadsfunktionens värsta gissel, skapas. Tänk på att gatunätet påverkar trafikanternas beteende genom sin fysiska utformning. Det starkaste sambandet har funnits vara mellan ett mått på gatornas medellängd inom ett begränsat område och observerade gångflöden. Många stadsgator behöver visuella avbrott som kan skapa en antydning till inhägnad och enhet.
8. En vital stad kräver byggnader med olika ålder. Behåll gamla hus så länge det går. Genom byggnader med olika avkastningskrav och som kan rymma detaljhandel kan butiker göra en ”hyreskarriär”.
9. Undvik modetrender i stadsplaneringen, till exempel den visionära modernism som förespråkades av Le Corbusier. Sådana utopier kan leda till osäkra, storskaliga projekt som miljonprogram och citysaneringar.

Den koncentration som nämns av Jacobs och Henriksson kan antas vara direkt beroende av avstånd, mätt i restid eller resekostnad, från centrum. Den korta resvägen sparar tid och/eller pengar vilket gör det centrala boendet attraktivt. Människor är beredda att betala mer för ett centralt boende och boendetätheten sammanfaller med resekostnaden.³⁴ Det betyder att all mark i centrala lägen är värdefull och att ett effektivt (högexploaterat) användande är mer lönsamt än ett lågexploaterat användande.



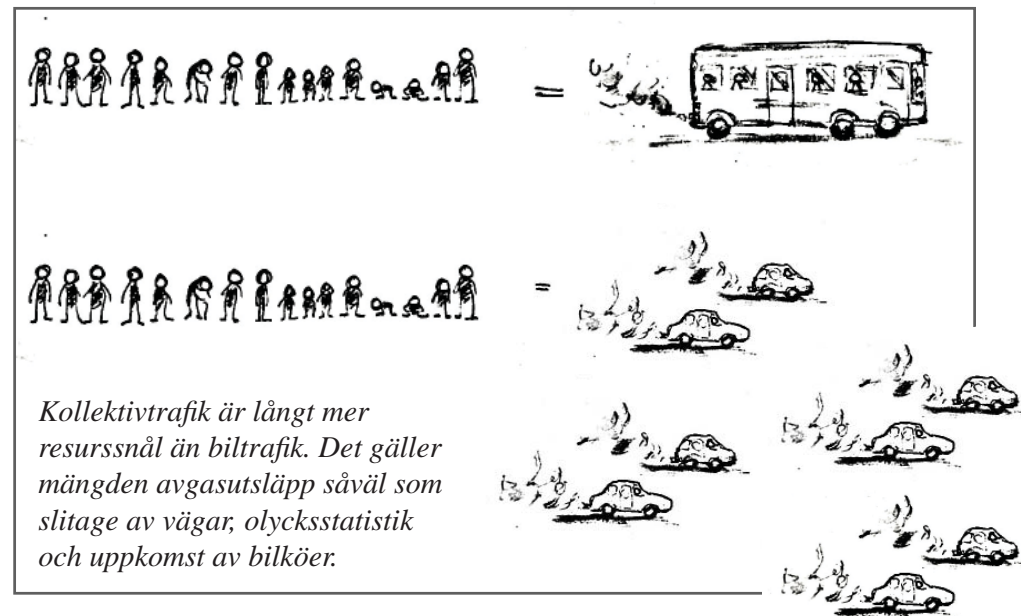
Kortare avstånd = högre värde

En isolinje (schematisk på bilden) är linjen mellan punkter med samma värde. Axlarna kan tänkas vara leder som gör resan mindre kostsam i tid eller pengar: längs dem är markvärdet därför högre än i de mindre tillgängliga områdena.

2. Om stadsmässighet

Åldersblandningen signalerar en stabilitet över tid. Den anger att investeringar i området är långsiktiga och sannolikt kommer att förvaltas väl – någonting som väcker välbefinnande hos de flesta människor.

Koncentrationen är också den enda långsiktiga grunden för en väl fungerande kollektivtrafik.³⁵ Man kan inte förvänta sig att människor dag efter dag, år efter år ska gå från en busshållplats som ligger 500 m från hemmet. Snöblandat regn, gråtande barn eller rädsla för överfall kommer förr eller senare göra bilen till det mer lockande alternativet.



Stadens bestående mönster

En tilltalande stad har en stark grund i en tydlig struktur, därför är frågan om hur strukturen ska se ut långsiktig och viktig. Den ska vara överskådlig och lättfattlig så att det blir lätt för alla trafikanter att orientera sig och förstå vilka regler som gäller.

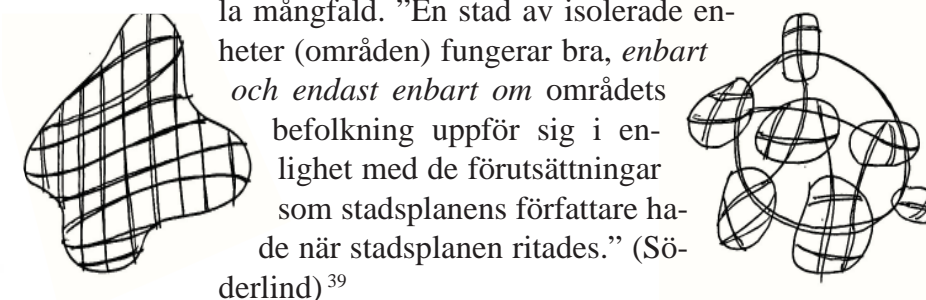
Många svenska städer har en struktur som formades redan under medeltiden,³⁶ ett mönster av gator, offentliga rum och fastighetsindelning som består medan husen allteftersom byts ut. Det ger identitet och stabilitet över tiden. Ett bra stadsmönster kännetecknas av att det ger en stad som går att överblicka, om det finns någon uppfattbar ordning och reda och om staden känns inbjudande. Utformningen styr hur människor förflyttar sig, var de vistas, vad de gör, hur de känner sig till mods och vilka de möter. Beteendet påverkas av hur staden upplevs – vacker eller ful, trivsam eller trist.

Ett mönster som fungerar är kvartersstaden. Den har en måttfull skala

som är anpassad till människan och skapar ett kontinuerligt gatunät.³⁷ Avbrott i form av parker och torg är lätta att se på kartan, de är som öar i ett hav av bebyggelse. Olika administrativa, kulturella eller sociala uppdelningar är det mycket svårt att avläsa i själva stadsplanen. Det gäller i de flesta större städer, t.ex. Paris.³⁸

En kontinuerlig stadsplan har utrymme för förändringar. Där kan verksamheter eller sociala grupper utvidga eller minska sin utbredning i takt med ekonomiska och kulturella skiftningar. Om en stad däremot delas upp i olika grannskapsenheter uppstår stora avstånd mellan människor och om sociala och kulturella gränser blir synliga redan på kartan försvinner flexibiliteten.

En kontinuerlig stadsplan är förutsättningen för en stads storlek, blandning, genomströmning, offentlighet, konkurrens och sociala och kulturella mångfald. "En stad av isolerade enheter (områden) fungerar bra, *enbart* och *endast enbart* om områdets befolkning uppför sig i enlighet med de förutsättningar som stadsplanens författare hade när stadsplanen ritades." (Söderlind)³⁹



"Stadens grundläggande form är tidlös och absolut" slår svenska Boverket fast.⁴⁰ Att gamla stadsmönster finns kvar i svenska städer, ofta i de centrala delarna med ett rikt stadsliv, beror på att de fungerar. Den livskraften kommer sig av att de har utvecklats under lång tid för att hitta sin form – en form som skapar regler och förväntningar för vad som kan hända i olika sammanhang. I en bra stad är individen fri, men ansvaret är gemensamt. Alternativet, den upplösta "icke-staden", skapar istället isolering och ovilja att ta ansvar för helheten.

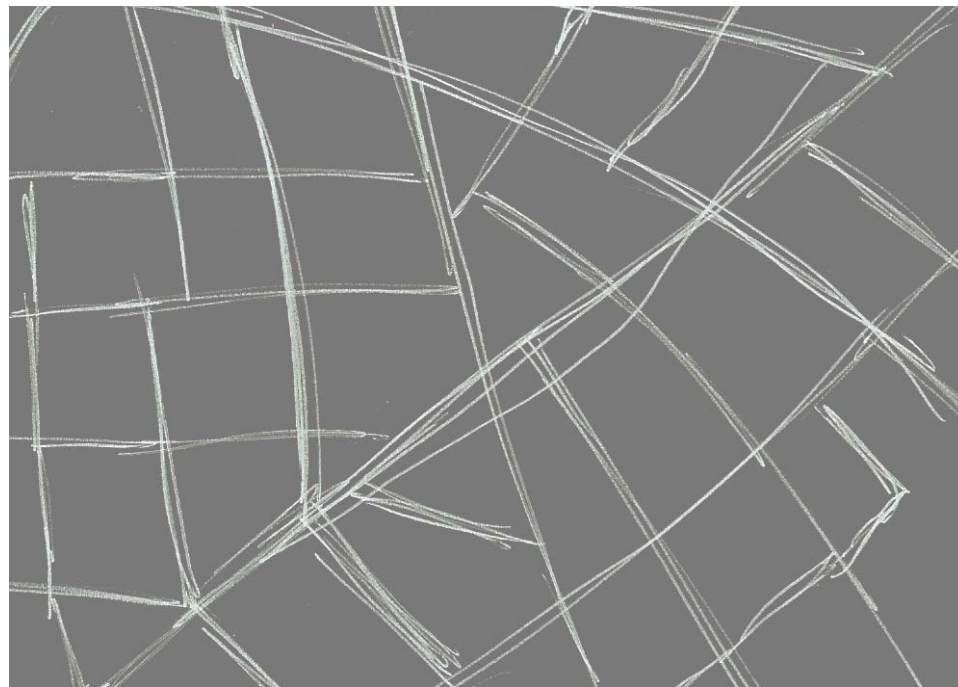
Kvartersstaden är ett effektivt stadsmönster som rymmer både en hög täthet och skapar tydliga stadsrum. Den är lätt att hitta i och kräver inga orienteringsskyltar; de olika stadsrummen har ett tydligt inbördes sammanhang. Den ger flera alternativa vägar och den kan rymma olika sorters användning och expansionsmöjligheter.⁴¹

Stadsstrukturen återfinns i mönstret av gator och torg och är beständigt på ungefär samma sätt som väggarna i ett hus. Staden möbleras med byggnader, växtlighet etc. på samma sätt som husets rum möbleras med bord, stolar och allt annat.

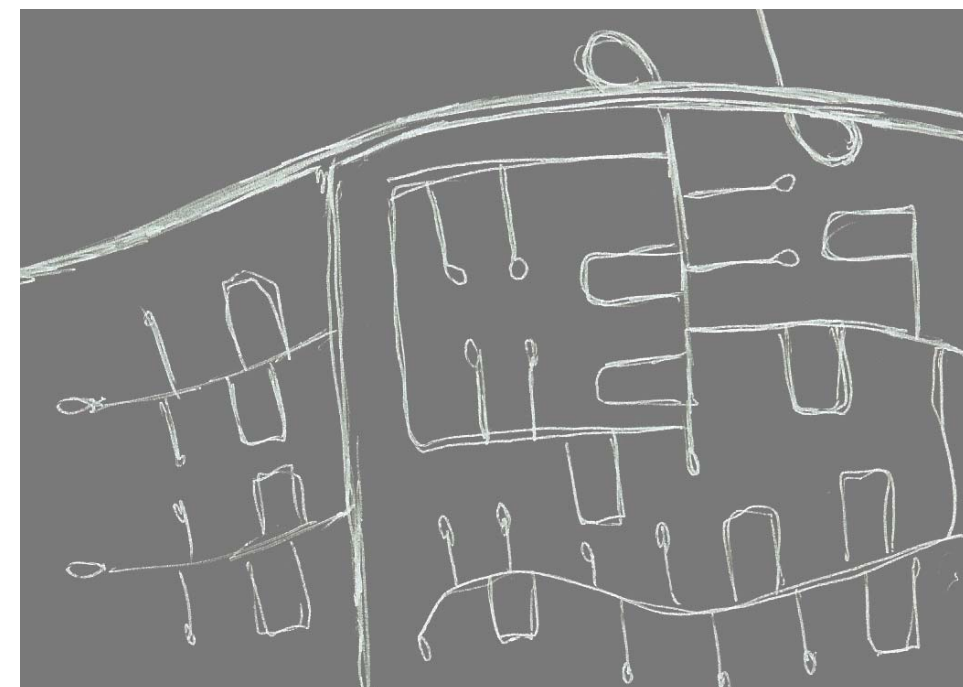
Det grundläggande mönstret återspeglas i stadsstrukturen



Den täta, varierade staden är byggd kring ett sammanhängande, geometriskt mönster. Rätvinkligheten är inte lika viktig som de många kopplingarna. Det finns många alternativa vägar och mycket att upptäcka.



Den glesa, funktionsuppdelade förorten är uppbyggd kring ett mönster av öglor och bågar som inte främjar genomströmning. Miljön är till för dem som har specifika ärenden där - den inbjuder inte till spontana besök.



2. Om stadsmässighet

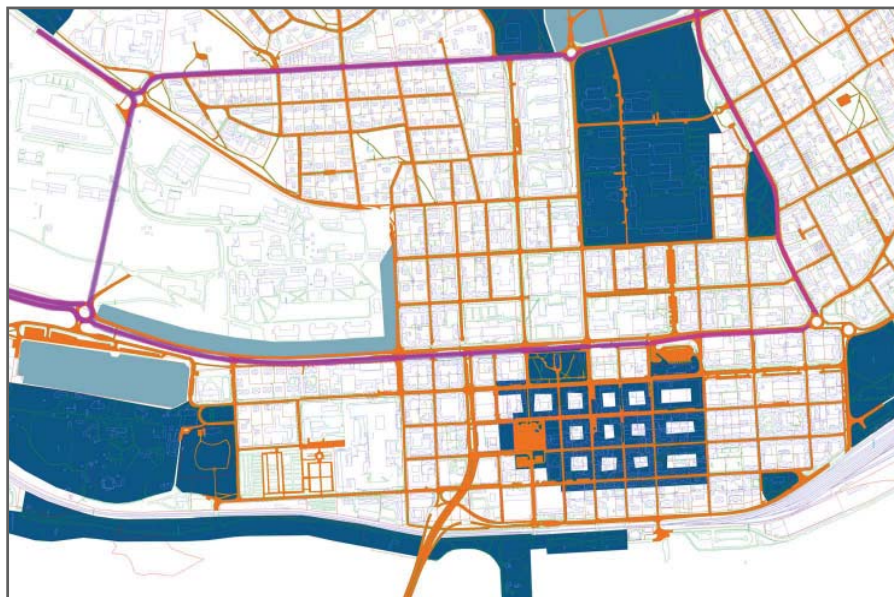
Skapa struktur

För att kunna skapa nya stadsdelar med goda kvaliteter och som passar in i den befintliga staden, måste man identifiera den struktur som karakteriserar staden. Det mönstret bör man ta som utgångspunkt för den fortsatta planeringen så att man inte bygger sig bort från det som gör staden unik, värdefull och attraktiv.⁴² Det är inte ovanligt att nya storkvarter fördärvar möjligheterna att uppleva stadens karaktär och skönhet samtidigt som de försvårar orienteringen i staden.

Trafiknätet måste vara kontinuerligt.⁴³ Fungerande bostadsområden behöver inte omändras men för en tät och funktionsintegrerad stadsdel måste gatorna knytas samman i ett så enhetligt rutnät som möjligt. Det kan vara både enkelt och befogat så länge stadens identitet ligger som utgångspunkt.

I en rutnätsstad kan nya gator infogas där det behövs – där kvarteren är för långa och det saknas mångfald.⁴⁴ De nya gatorna bör kopplas till det befintliga nätet men bör också läggas så att eventuella byggnader i området kan sparas så långt som möjligt. På så sätt kan gamla byggnader hamna i tomtgränsen mot den nya gatan och det nya kvarteret får en tilltalande åldersblandning. Om rutnätet anpassas till äldre byggnader blir det inte alltid vinkelrätt och ibland uppstår trevägskorsningar. På så sätt kombineras mesta möjliga visuella förbättring med minsta möjliga förlust av gamla hus.

Exempel: Östersund är en mellanstor stad med ett litet men levande centrum. De mörkblå fälten visar befintliga målpunkter och de ljusblå visar områden som sannolikt kommer att utvecklas till målpunkter i en nära framtid.



I staden finns en tydlig rutnätsstruktur. På sina ställen är länkarna brutna (rosa prick), särskilt kring 15-området. Militären hade skäl att avskärma området från staden - idag vill man istället integrera det så mycket som möjligt.



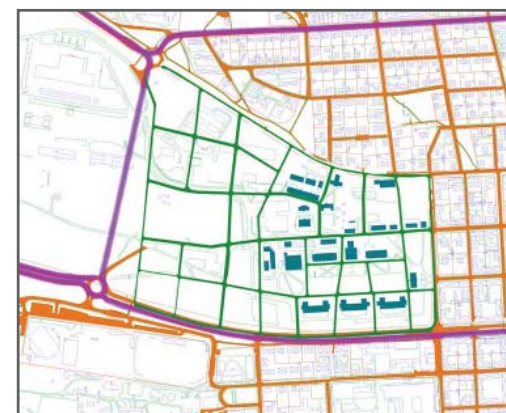
Om den nya stadsdelen Norr i Östersund var obebyggd skulle nya gator kunna dras så att de knöt ihop de befintliga gatorna.



Det finns dock ett flertal bevaransvärda byggnader på området.



Gatorna kan dras med hänsyn till de gamla byggnaderna. Gatunätet blir då sammanhängande med en mjukt organisk form.



2. Om stadsmässighet

När ett förslag för en stadsdel granskas bör följande frågor besvaras:⁴⁵

- Har området liknande kvaliteter som finns i en trivsamt större stadsdel och/eller småstad (ny eller gammal) i egen eller annan kommun?
- Visar förslaget var förtätning och komplettering skulle kunna leda till kvartersmönster av liknande slag som dessa exempel?
- Är skillnaden mellan offentliga, halvprivata och privata rum klar eller kan gränserna förtydligas på något sätt?

Tydliga gränser skapar spännande miljöer

En blandning av människor och verksamheter är vad som kännetecknat staden fram till funktionalismen. Blandningen reglerades av fastighets-

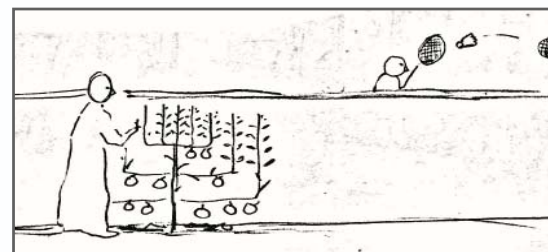


Ett gunnebostängsel har satts upp som åtgärd där gränslösheten inte fungerade.

indelning och byggnadsordningar och gav tydliga gränser för mitt och ditt; ute och inne. Kanske har trenden av så kallade gated communities uppstått som en reaktion på funktionalismens gränslösa frihet; bara för att man tar bort ett staket, tar man inte bort idén om ägande och tillträdesrätt. Människor har fortfarande ett behov av att kunna skilja på eget och andras. När rättigheter och skyldigheter blir oklara resulterar det snarare i en minskad frihetskänsla än en ökad.

En väl fungerande gräns däremot skapar spänning och tillåtande. Den som känner sig trygg på sin sida om gränsen har större acceptans för det som försiggår på den andra sidan – som i ett hus med väggar och dörrar kan man befinna sig i olika rum. Den som befinner sig på gatan ska kunna känna sig som varken gäst eller värd⁴⁶ – där ska man bara passa in.

Utan gränser kan det vara svårt att orientera sig. Trottoarer, som är skilda från kör-



Tydliga gränser skapar tolerans för andras aktiviteter

banan, ger en tydlig signal om hur man förväntas bete sig, åt vilket håll man kan gå och vart vägen leder. Den tydligheten kan jämföras med förortstorgets enhetliga yta som letar sig in under trappor och prång. Det finns inga tydliga riktningar och förstagångsbesökaren har svårt att orientera sig; det finns begränsningar men få avgränsningar.

Att ge sig ut på upptäcksfärd är som mest spännande när det finns någonting att upptäcka, någonting som är dolt.⁴⁷ Avskärmningar och staket markerar ut någonting som är värt att vårda. De väcker nyfikenhet och hjälper dessutom till att ge gaturummet stadga. En fysisk gräns är en signal om att det finns gemensamma regler för hur miljön ska användas. "Platsens instruktioner bör vara tydliga och svara på frågor som 'vem är den till för?', 'Vad kan man göra här?'" (Arnstberg)⁴⁸



Ställen där man kan sätta sig och prata i lugn och ro och ställen man kan mötas på ger staden liv. De gör att staden blir till en plats att vara på och inte bara för nödvändiga aktiviteter, gör den levande. Människor som möts kan känna gemenskap och delaktighet och sannolikheten att de engagerar sig i olika frågor som rör den egna omgivningen ökar. Genom möten byggs förtroende upp och forskning har visat att förtroende är en framgångsfaktor för stadens utveckling. Boverket menar att "Grunden för blomstrande affärer är att människor känner tillit till varandra."⁴⁹

Handel

En stad kretsar på många sätt kring handel. Om man undergräver stadens småskaliga handel genom etablering av externa köpcenter berövas en stad till slut det som håller den samman. Författaren och journalisten Emma Hamberg efterlyser småstaden där "allt bara bubblar" av liv. Externa centra kan bli starka nog att konkurrera ut en stadskärna, trots att de flesta hellre vill bo i en stad med affärer, caféer, restauranger, frisörer, allt. "Vi människor behöver det lilla. Vi behöver bli igenkända och bemötta som människor. ...För så bråttom har vi inte."⁵⁰

En tät och blandad stad tillhandahåller kundunderlag så att livsmedelsbutiker etc. kan gå runt. Matvaruaffärer bör absolut inte placeras där de är nåbara (med bil) utan där de är tillgängliga för så många människor som möjligt. Man kan säga att i blandstaden har handeln lika mycket placerats i anslutning till bostadsområdet som bostäderna har byggts där handeln finns. Handelns och invånarnas intressen bör samordnas så att så många

2. Om stadsmässighet

människor som möjligt ska kunna ha tillgång till affärer och service från bostad och arbetsplats.⁵¹



Torghandel förenar nytta och nöje och är ett trevligt inslag i stadsbilden.

Dels har handel en praktisk aspekt – det är någonting som måste göras. Då är det bra att kunna handla nära hemmet och uträtta ärenden på lunchen/vägen hem.



Dels har handel en social aspekt – det är roligt att shoppa och titta på människor⁵² Särskilt för äldre är det värdefullt att kunna sköta sina inköp själv. Den som har möjlighet att handla sina dagligvaror i kvarteret kommer ut och ser människor medan den som måste få hjälp på grund av för stort avstånd riskerar att bli passiviserad och ensam.

Kunder behöver frakta saker de köpt, därför måste trafiken vara tydlig och smidig. I kvartersstaden kan bostadsgårdarna vara lugna och bilfria samtidigt som trafiken på gatan är livlig.

Trafik

Trafiken kan inte planeras bort ur staden – trafiken och staden är varandras förutsättningar⁵³. Svenska Boverket går till och med så långt att de vill avskaffa termerna trafik- och bebyggelseplanering; det man ska planera för är stad och om man konsekvent använder sig av ordet stadsplanering väcks andra bilder och förväntningar än de andra två orden. Ordet

trafikplanering kan väcka negativa associationer vilket i sin tur kan få till följd att man skär av biltrafiken i ett område som man vill göra människovänligt och trivsamt.



Ovan t.v. syns Östersunds levande stadskärna; ovan t.h. ett dött trafiklandskap i centrala Stockholm. Stadsplanering är en komplex blandning av trafik och byggnader. Därför är resultatet mer mångskiftande och varierat än t.ex. renodlade trafik- eller bostadsområden.

Men om staden och trafiken förutsätter varandra måste trafiken lösas i samklang med bilden av staden. Det går inte att planera för bilen i första hand – det leder till försämrad miljö, trist stadsmiljö med många trafikstockningar och utesluter de ca 25 % av befolkningen⁵⁴ som av olika anledningar inte kan köra bil. Man kan inte heller planera bort biltrafiken eftersom den på många sätt är en förutsättning för att en stadsdel ska kunna leva.

Nyckelordet i planeringen måste istället för nåbarhet vara *närhet*. Nåbarheten kretsar kring bilar och biltrafik medan närhet handlar om korta avstånd och tillgänglighet för alla människor.

2. Om stadsmässighet



Ovan: Fältöversten med dess myllrande omgivningar. Nedan: Lilla Essingen omgivet av vatten och motorleder.

Östermalm är en av Stockholms tätaste stadsdelar där butiker och restauranger ligger tätt. En barriär i form av en nivåskillnad räcker för att skära av Fältöverstens torg från folklivet på gatan nedanför. Lilla Essingen å andra sidan ligger på en ö utanför Kungsholmen och skulle kunna uppfattas som isolerad. Knutpunkter i form av vägkorsningar och busshållplatser tillsammans med hög befolkningstäthet håller dock stadsdelen levande – här finns livsmedelsbutik, flera restauranger och arbetsplatser.



2. Om stadsmässighet

Den starkaste stadsformen är den traditionella

Den traditionella staden är överlägsen ur ett ekonomiskt perspektiv
Markvärdet är högre i centrumbebyggelsen. Det beror inte bara på att den ligger centralt utan också för att där finns just en traditionell, blandad och tät stadskaraktär.

Den traditionella staden är kulturellt överlägsen

Den ger fler möjligheter till möten, konfrontation och samarbete mellan olika yrkesgrupper, generationer, socialgrupper och verksamheter. Det är på samma sätt som ett ekosystem – det mångsidiga är rikare och mer hållbart än monokulturen.

Den traditionella staden är ekologiskt överlägsen

En tät och blandad stad är mer resurssnål och uthållig. Korta avstånd minskar transporterna och gör det möjligt att hålla nere energianvändning, utsläpp och föroreningar. Kostnaden för gator och ledningar är mindre, kollektivtrafiken kan nå alla invånare och man kan spara naturen runt staden.⁵⁵

Man bör planera för en stark och levande stad ända ut till stadsgränsen. På så sätt når den flexibla strukturen alla stadsdelar och avstånden minskar. Staden kan då visa sig för besökare redan i stadsgränsen. För turister och andra tillresta blir upplevelsen av att närma sig eller lämna en stad extra viktig. För den som reser genom en stad kan det bestående intrycket bli det av ytterområden och glest trafiklandskap istället för av själva staden. Istället är det möjligt att bygga esplanader och gator också i ytterområden, att ha omsorg om belysning och skyltar. Det går att utforma bebyggelse-

strukturen så att stadens karaktär framhävs även i utkanterna.

Det är bland annat på kommunal nivå ansvaret för städernas utveckling ligger. Varje kommun är ålagd att sträva i riktning mot nationellt beslutade mål. Planmonopolet ska användas för att se till att de kan förverkligas på den kommunala nivån. ”Varje förändring bör leda i riktning mot den vision som formats för staden.” (Boverket)⁵⁶ Det innebär att man måste fatta vissa beslut och sedan hålla fast vid dem. Det gäller frågan om externcentrum kontra levande stadskärna lika väl som frågan om utbredning eller täthet.

När det som planeras för är stad måste hänsyn tas till gatornas utformning. Det är de som lägger grunden för all stadsdelens framtida utveckling. Ett bra gatunät kan utvecklas så att motorleder runt eller genom staden kan omvandlas till stadsavenyer. De kan binda samman stadskärnan med ytterområdena och bli till attraktiva etableringspunkter; de är både åtkomliga och har hög genomströmning. På lång sikt kan till och med befintliga, externa köpcentra omvandlas till blandade stadsdelar. Utvecklingen kan syfta till en hållbar närhet istället för en utspridning som tär på miljön och ökar avstånden i människors liv.⁵⁷

Det är kring gatan som staden byggs, den är stadens nervatur och dess viktigaste visuella scen.⁵⁸



Varför ska stadens entréer inte kunna visa det man vill att besökaren ska se? T.v.: Ett oäkta vykort, t.h. ett äkta (foto:B.Weilert). Varje stadsdel borde kunna vara representativ för staden - inte bara stadskärnan!



2.3 OM STADSMÄSSIGHET - Sammanfattning

Att planera för stad är en komplex uppgift. Staden ska vara till för människorna som bor där och för dem som besöker den. Olika människor har olika förhoppningar och förväntningar men för att staden ska fungera för alla bör den planeras för dem som inte har alla förmågor. Barn, äldre och funktionshindrade måste också kunna känna sig hemma i staden, därför

bör den planeras med dem i åtanke. Staden bör också planeras för hållbarhet. Det innebär minsta möjliga utsläpp av avgaser men också största möjliga livskvalitet för invånarna. Där ingår glädjen i att bo i en vacker stad, att ha nära till allt och att uppleva en miljö som på samma gång är varierad och trygg.

De viktigaste punkterna:

Stadens själ måste vara ledstjärna i planeringen.

Varje stad har en historia som måste beaktas.

Skapa en beständig stomme och betänk fastighetsindelningen.

Planera formen men inte det exakta innehållet.

Planera ett vägnät som är tydligt, flexibelt och tillåter genomströmning.

Använd inte ordet ”stadsmässighet” utan att definiera vad som avses.

Gör tillägg i områden som fungerar mindre bra. Komplettera t.ex. med gator där ett rutnät är brutet.

Planera för blandad trafik på gator, inte trafikseparerade vägar.

Anpassa biltrafiken till staden, inte tvärt om.

Närhet istället för nåbarhet sparar miljö och människors tid.

Genomströmning är nödvändig. Arbeta bort barriärer i olika former.

Täthet är en förutsättning för en fungerande kollektivtrafik.

Blanda funktioner i stadsdelen, kavarteret och huset.

Kvarteren ska vara korta.

Husen bör vara av varierande ålder/kostnadsnivå.

Tillåt en hög befolkningskoncentration.

Det finns en koppling mellan avstånd och värde – ju närmare desto mer attraktivt.

Gatorna ska vara trygga och trivsamma. Människor i olika situationer ska kunna trivas i samma offentliga miljö.

Stadsrummen ska vara tydliga, det ska vara lätt att se vad som är privat, halvprivat och offentligt. Det ska vara tydligt vad och vem de är till för.

2. Om stadsmässighet

FOTNOTER

1	Balsgård, Sture, et al.: <i>Den goda stadsgatan</i> (1994)	29	Gehl, Jan: <i>Livet mellem husene</i> (1980)
2	Andersson, Hans: <i>Farväl till funktionalismen</i> (1980)	30	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
3	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)	31	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)
5	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)	32	Jacobs, Jane: <i>Storstadens liv och förfall</i> (1961)
6	BRÅ, <i>Brott 01-03, Brå-Rapport 2004:3</i> (2004)	33	Henriksson, Marcus: <i>Levande stadskärnaor, Tidskriften Plan 3-4</i> (2005)
7	Gehl, Jan: <i>Livet mellem husene</i> (1980)		
8	Gehl, Jan: <i>Livet mellem husene</i> (1980)	34	Andersson, roland: <i>Attraktiva städer</i> (1998)
9	Andersson, Hans: <i>Farväl till funktionalismen</i> (1980)	35	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
10	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)	36	Berglund, Kristina, et al.: <i>Hela staden</i> (2004)
11	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)	37	Berglund, Kristina, et al.: <i>Hela staden</i> (2004)
12	Andersson, Hans: <i>Farväl till funktionalismen</i> (1980)	38	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
13	Andersson, Hans: <i>Farväl till funktionalismen</i> (1980)	39	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
14	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)	40	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
15	Andersson, Ola, <i>Arkitekten, april</i> (2006)	41	Berglund, Kristina, et al.: <i>Hela staden</i> (2004)
16	KFB: <i>Centrum</i> (1999)	42	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)
17	Gehl, Jan: <i>Livet mellem husene</i> (1980)	43	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)
18	Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T., Oc, T: <i>Public Places - Urban Spaces</i> (2002)	44	Berglund, Kristina, et al.: <i>Hela staden</i> (2004)
19	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)	45	Jacobs, Jane: <i>Storstadens liv och förfall</i> (1961)
20	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)	46	Berglund, Kristina, et al.: <i>Hela staden</i> (2004)
21	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)	47	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)
22	www.newurbanism.org , 2006-02-16	48	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)
23	Boverket: <i>En stad är mer än sina hus</i> (1999)	49	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)
24	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)	50	Hamberg, Emma: <i>Krönika, tidn. City 21/4</i> (2006)
25	Westin, Sara: <i>Att skapa stadsmässighet – en paradox?, Tidskriften Plan nr 5-6</i> (2005)	51	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
26	Westin, Sara: <i>Att skapa stadsmässighet – en paradox?, Tidskriften Plan nr 5-6</i> (2005)	52	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)
27	Arnstberg, K-O, et al.: <i>Åtta postulat om planering</i> (2001)	53	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)
28	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)	54	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)
		55	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)
		56	Boverket: <i>Stadsplanera</i> (2002)
		57	Söderlind, Jerker: <i>Stadens renässans</i> (1998)

3. OM GATOR

3.1 Vägar är inte gator

Staden är ett mönster och den växer fram kring en beständig stomme - gatorna. ”Sedan antikens dagar har gatan varit en självklar utgångspunkt för byggandet i varje tätort.” (Balsgård)¹ Men funktionalismens inflytande ledde till att bebyggelsen spreds ut i naturen och omgavs av stora vägsystem. Förortsbyggandet har fått grundmurat fäste i regelsystem och yrkespraxis. Motiven har varit de bästa: att skapa trafikskyddade bostadsmiljöer, nära tillgång till naturen och välplanerade grannskap. Vad det inneburit är att den gamla stadens närhet ersattes av bilismens närbarhet och att gatan har blivit till väg.

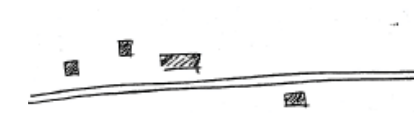
Stadsgator byggs istället som trafikleder, korsningar har blivit till rondeller och trafikkaruseller. Trafikleder med fyra körfält och mittremsa har dragits in i staden med en allvarlig barriäreffekt som följd.² Cyklister och fotgängare har fått flytta på sig och den mänskliga skalan har gått förlorad.



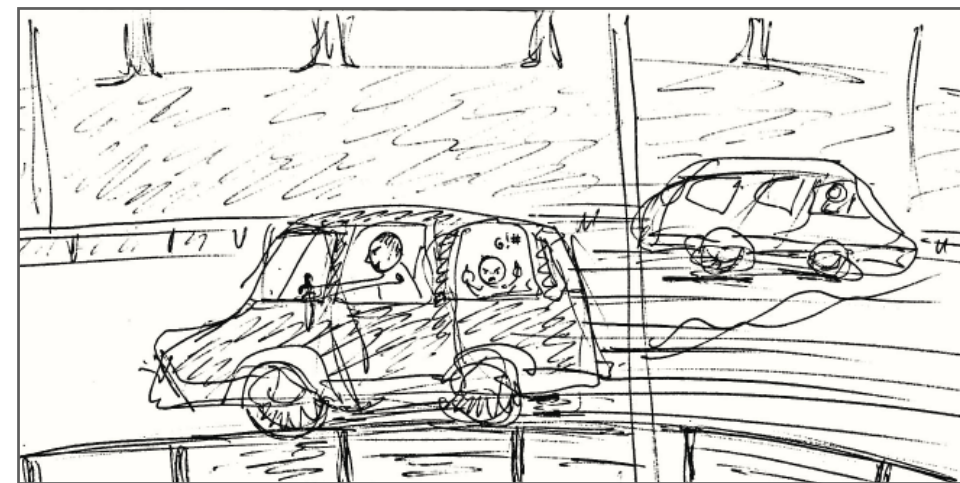
Den funktionalistiska miljön är inte stadsmässig. Istället är den utspridd och svåröienterad.

Väg

Vägen är avskuren från miljön omkring sig, den upprättar en egen zon omkring sig. Den kantas av staket och bullervallar, och det är långt mellan av- och påfarter, korsningarna är få och planskilda.



Den är upplyst av lågnatriumljus och de höga hastigheterna kräver ingen omsorg om detaljer och utformning. Det är tråkigt att färdas på en trafikled och forskning visar att en ful vägmiljö kan leda till höga farter och aggressivt beteende.³



Vägrummets monotona utformning ökar hastigheterna och olycksrisken.

Gata

Gatan är trafikledens motsats. Gatan är till för människor i stillhet och rörelse. Det är utmärkande att man kan ta sig fram på många olika sätt – man kan gå, promenera eller cykla, åka moped, bil, taxi eller buss. En



gata är tydligt definierad i längsriktningen av hus eller staket och häckar eller träd. Korsningar och husens entréer förser en gata med ett nästan oändligt antal anknäpppunkter. En genomtänkt utformning gör det lättare att uppfatta trafiksituationen och forskning visar att en vacker gatumiljö leder till sänkt fart och ökad trafiksäkerhet.⁴

En gata är inte en trafikled – den är stadens viktigaste rum. Den förbin-

3. Om gator

der alla stadens målpunkter och det är på gatan stadens offentliga liv äger rum, alla tider på dygnet. ”Det slutna gaturummet i den täta staden är en betydelsefull förutsättning för en god stadsarkitektur.” (Balsgård)⁵

En renässans för staden handlar, på gestaltungsplanet, om en renässans för gatan.⁶ Om man planerar för gator istället för vägar kan den ökande utspridningen ersättas av närhet. Trafikleder med barriäreffekt kan byggas om till stadsavenyer som knyter samman stadens historiska centrum med 1900-talets bostadsområden och externa centrumbildningar. Längs stadsavenyerna kan företag och handel erbjudas attraktiva etableringspunkter med god åtkomlighet och hög genomströmning. På sikt kan en renässans för affärsgatan möjliggöra en omvandling av dagens externa köpcentrum till platser för arbete och boende. En genomtänkt omgestaltning av stadens vägrum till avenyer och gator kan ligga som grund för en utveckling av glesa förstäder till stadsmässighet, ända ut i stadsranden.

3.2 Attraktiva gaturum

Ett bra stadsrum ska vara inbjudande – det ska inte gå att motstå att flane-
ra, stanna till och slå sig ner för att koppla av, vila, sola, ses och betrakta⁷.
En levande stadsdel är en växelverkan mellan två nödvändiga komponenter.
Dels måste det finnas en anledning för människor att uppsöka stads-
delen och att uppehålla sig där – det måste finnas många målpunkter. Dels
måste stadsdelen vara tillgänglig så att människor lätt når sina målpunkter.
Fler människor gör att mer händer, målpunkterna blir fler och männis-
kor fortsätter att röra sig i området.



En karta över centrala Östersund från år 1982. De röda prickarna symboliserar entréer till butiker och antalet är störst där det finns stora byggnadsytor.

tät och funktionsintegrerad stad kräver att gatorna binds samman i ett så enhetligt rutnät som möjligt.⁸ Det leder i sin tur till att fler trafikanter kan röra sig i staden vilket har den positiva sidoeffekten att den sociala kontrollen ökar och risken för brott minskar.⁹

Den traditionella staden är uppbyggd kring ett stabilt gatunät. Efter an-

dra världskriget kom rekordårens byggboom då gatan i stället utformades som väg eller trafikled – ett bihang till den nya bebyggelsen. Det gav en gles och ohållbar bebyggelsestruktur. Gestalta istället gatan som gata i staden.¹⁰

Bra gator kan leda trafik och, framför allt, fungera som stadsrum för män-



Aspudden är en av de förorter i Stockholm som har ett levande stadsdelscentrum. Den kännetecknas av täthet, genomströmning och omsorg om detaljer.

niskor. Den täta stadens slutna gaturum ger många goda förutsättningar för stadslivet.

Att hitta fram till en adress är lätt i en traditionell rutnätsstad. I den nyare stadsmiljön saknas ibland den tydliga strukturen. Istället hänvisas besökaren till orienteringstavlor. När en sådan behövs är miljön misslyckad. De är ofta svårtydda även för människor utan funktionsnedsättningar, men för den med ett mindre förstånds-
handikapp kan miljön bli mycket svårtolkad och otrygg. ”Miljöns fattbarhet har gått förlorad. Med denna fattbarhet är själva begreppet gata nära förbundet.” (Balsgård)¹¹

Husens entréer måste vända sig mot gatan och inte in mot gården för att gatan



Orienteringstavlor är ett tecken på att området är dåligt organiserat.

3. Om gator

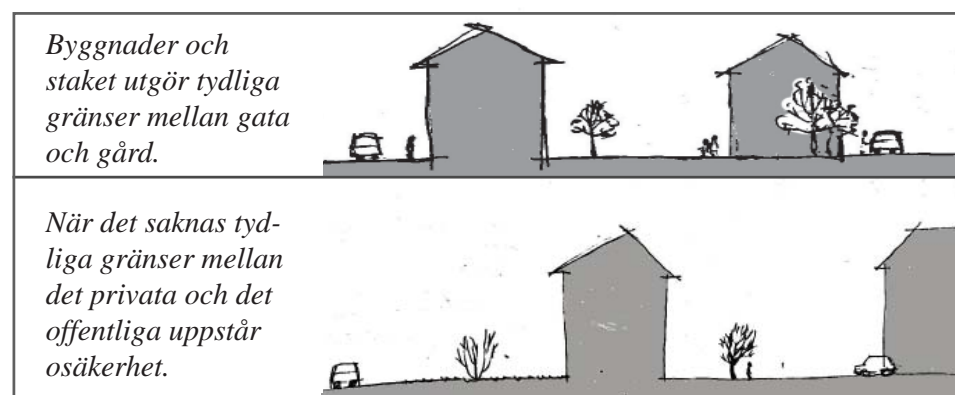
ska få del av livet inne i husen. "Gatans karaktär bestäms i hög grad av aktiviteterna i sockelvåningen." (Balsgård)¹² Den energi som finns i allt mänskligt bakom fasaderna spiller ut på gatan och ger den liv genom portar, fönster och skyltfönster. Människor som går ut och in genom entréerna förmedlar också husens liv.



Det finns flera poänger med att placera byggnader i tomtgränsen. En berör stadslivets viktigaste aspekt – det tydliga förhållandet mellan offentlig och privat mark.¹³ Det allmänna, det gemensamma, måste kunna urskiljas från det privata eller halvprivata.

Porten är den viktigaste kopplingen mellan ute och inne. Markiser, utemöbler, blommor och flaggor förstärker intrycket.

Fasader är också det som bäst skapar rumslighet. Luckor kan fyllas med trädplantering eller staket, men om detta görs på för långa sträckor kan känslan av att befinna sig i en stad gå förlorad. "Variationer i höjd och till och med glapp mellan husen är mindre avgörande. Indragning av byggnader från gatulivet är starkt gestaltskapande och bör vara noga planerat." (Balsgård)¹⁴



Inte minst skapar fasader i tomtgränsen en känsla av trygghet. Ibland är det just ett tillskott av byggnader som krävs för att en ödslig gata ska kunna

fungera som gång- och cykelstråk.¹⁵ Det är som regel trevligast att röra sig längs kanten av ett rum, hellre än att gå tvärs över en stor, öppen yta.

En gata är utformad så att de gående kan följa tydliga stråk istället för att "flyta omkring" i ett odefinierat, halvtomt rum. På en öppen yta är det lätt att känna sig utsatt. Kantzonen erbjuder både öppenheten på ena sidan och fasadens näraliggande detaljer. Att kunna röra sig längs en fasad uppfattas som en trygghet under dygnets mörka timmar.¹⁶



Fasader längs gatan ökar känslan av trygghet. Människor rör sig kvällstid i området i nästan samma omfattning som dagtid.

För att sänka trafikens hastighet på gatan bör man koncentrera sig på grundläggande strukturer. Korta länklängder och en blandad trafik skärper trafikanternas uppmärksamhet. Farthinder kan störa gatubilden när de är utformade som vägbulor, avsmalnade gator eller sidogörskjutningar, liksom planteringar och avskilda asfalterade cykelvägar.¹⁷ Sådana åtgärder är en sista utväg om trafiken går för fort trots en bra grundstruktur.



Omsorgen om markbeläggningen, de fina möblerna och grönskan visar att platsen är betydelsefull och omtyckt - två aspekter som sänker trafikens hastighet.

3. Om gator

Eftersom gaturummet är utformat för de låga hastigheterna blir omsorgen om detaljer viktigare. Större vikt måste läggas vid markbehandling och materialval samt belysning, skyltning och övrig möblering.

För att gående och cyklister ska trivas¹⁸...

- Bör gaturummen vara smala, helst ska man kunna se fasader med skyltfönster på båda sidor
- ska bilarnas hastighet vara låg
- bör trafiken vara ordnad med trottoarer och övergångsställen
- bör entréer och verksamheter ligga vända mot gatan för att ge omväxling
- bör kvarteren vara korta och arkitekturen varierande
- bör gatans möblering vara tilltalande med vacker skyltning, belysning, soffor och papperskorgar
- får det gärna finnas gott om träd, buskar och rabatter

För en trygg stadsmiljö¹⁹ är det också viktigt med...

- sammanhängande gångstråk
- bostäder i stadskvarteren ökar den sociala kontrollen och motverkar brottslighet
- undvik dåligt fungerande trafikseparering
- utspridd handel
- undvik säckgator
- kontinuerligt lysande bottenvåningar
- tydligt markerade ansvars- och tillhörighetsområden

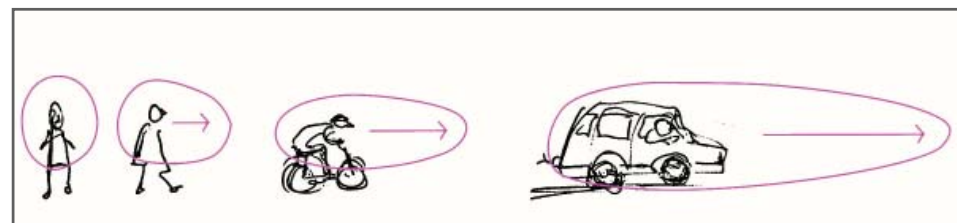
Storskalighet skapar sällan de bästa förutsättningarna för livfulla gator. En anledning är att människor rör sig långsamt och riktar sin uppmärksamhet mot den närmsta omgivningen i första hand. Om den är enformig blir upplevelsen följdaktligen det också.



Människor tröttnar snabbt på enformiga miljöer. Det vore ett missförstånd att tro att likriktning och enhetlighet alltid skapar harmoni omkring sig; lika gärna kan resultatet bli tristess. Människor söker efter stimulans i sin omgivning och omgivningen är beroende av variation: En bra gata tilltalar alla sinnen. ”Den väcker minnen, våra egna och gatans.” (Balsgård)²⁰

3.3 Människlig skala

För att det ska vara stimulerande att gå eller cykla måste miljön omkring vara varierad och tät.²¹ Det är för att småskalighet är trevligt, både vad gäller kvarteret, stadsdelen och hela staden. Vad som är en människlig skala bestäms av vår aktionsradie till fots och vår förmåga att se, höra, uppfatta och uppleva. En frisk människas genomsnittliga, reella, aktionsradie är 400-500 m. och uppfattningsförmågan vad gäller människor och händelser ligger på 20-100 m. Om man till det lägger att genomsnittshastigheten till fots är ca 5 km/h innebär det att man måste arbeta i den lilla skalan för att skapa en människovänlig miljö.²²



Upplevelserymden styrs av hastigheten vi rör oss i. Den som står still har gott om tid att granska sina omgivningar medan bilisten av nödvändighet måste fästa blicken långt framför sig.

Varje meter fasad och varje meter gångbana måste vara genomtänkt och kunna bjuda på någonting. Att gå 500 m genom en enformig miljö uppfattas som trist och jobbigt medan det i en varierad miljö uppfattas som spännande. Avbrott i form av korsande gator eller små torg lurar sinnena så att en sträcka uppfattas som kortare. Det är för att sträckan delas upp i överkomliga etapper istället för att fortsätta och fortsätta – man kan tänka mer på att tillryggalägga målpunkter än att räkna sina steg.

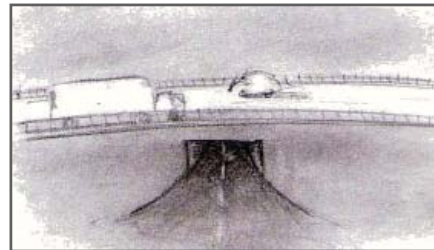
”Det behövs små kvarter. Långa och därmed snabbt monotona och dys-tra gator är ofta ett kännetecken på stadsdelar med bristande kommersiell framgång. Barriäreffekter, ett av stadsfunktionens värsta gissel, skapas.” (Henriksson)²³

3.4 Trafik

En bra stadsgata rymmer mesta möjliga liv, i alla former. Det gäller också trafiken, utom de tyngsta transporterna – gatorna länkar ihop stadens enheter medan trafiklederna istället delar staden. Områden som blir avskilda kan dö; det behövs ett flöde av livgivande trafik och rörelse ända ut på bakgatorna.²⁴ Om trafiken inte får komma fram till husen blir det svårt att få till exempel verksamheter i bottenvåningen att gå runt. Trafiken måste vara av genomfartskaraktär så att det ska vara enkelt att svänga förbi på

vägen hem. Genomfartstrafik är en av förutsättningarna för ett tillräckligt stort kundunderlag.²⁵

Planskildheter och andra trafikanläggningar avviker i skala och form från den äldre stadens miljöer. De innebär dessutom ibland att hastigheten ökar och bör bara genomföras som en allra sista utväg. Blandtrafikgator



kan istället utformas väl så att barriäreffekterna kan hanteras.²⁶ En blandad trafik kan öka säkerheten på gatan eftersom den skärper bilisternas uppmärksamhet.²⁷

Parkeringsytor och markparkeringar ska vara småskaliga och gärna omgärdade av grönska. På så sätt stör de inte stadsbilden genom att skapa stora ytor som inte används av människor. Träd gör parkeringsplatsen vackrare och bidrar till ett bättre klimat samtidigt som de skapar skugga för de parkerade bilarna.

En vacker utformning med skuggande träd och en omsorgsfull markbehandling förtar intrycket av parkeringsplats och leder istället tankarna till en torgyta.



3.5 Barriärer

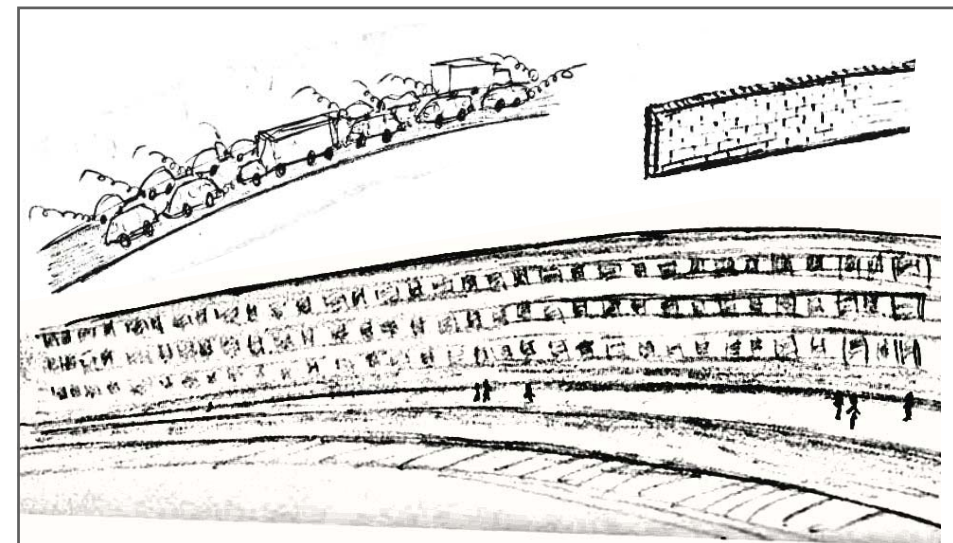
Olika sorters barriärer stör stadslivet. Därför bör de så långt som möjligt undvikas:

Nivåskillnader med murar och trappor

Breda vägar med hög hastighet

Långa kvarter

Grönremсор som inte är parker eller som har otydlig tillhörighet



En mur är ett uppenbart hinder men även stora vägar och långa kvarter kan begränsa människors rörelse.



Trafiken verkar inte störa människorna på gatan nämnvärt. Tvärtom finns många populära mötesplatser i biltäta korsningar. Låg hastighet är viktigare än litet antal bilar.

3. Om gator

En frisk och stark människa uppfattar kanske inte alltid hindren, men för människor i olika livssituationer kan de vara näst intill oöverstigliga. Hinder måste åtgärdas för att staden ska kunna bli tillgänglig för alla; barn, äldre och funktionshindrade bör vara dimensionerande i planeringen. En barriär påverkar människor direkt när den hindrar dem att gå från ett ställe till ett annat. Men den påverkar också indirekt genom att till exempel påverka stadslivet så att den försämrar en butiks möjlighet att överleva.

Busstorget på bilden är fullständigt avskuret från byggnaderna runt om: Nivåskillnad, staket och en lång, sluten fasad garanterar att inget liv kan spilla från huset ut på gatan. Torget känns utsatt och ödsligt trots mängden av verksamheter i byggnaderna omkring.



OM GATOR - Sammanfattning

Gatorna är en av de viktigaste delarna i stadens struktur. Tillsammans med parker och torg anger de tonen för hur bebyggelsen kan utformas och placeras. Därför är det viktigt att göra en genomtänkt planering av gatu-

nätet – det påverkar stadens framtida utveckling, kanske för århundraden framåt.

De viktigaste punkterna:

Gatan är den viktiga stommen som staden byggs kring.

Undvik vägrummets bullervallar, staket och långa länklängder. Skapa gator för människor. Skalan ska vara anpassad efter människors uppfattningsförmåga med variation och omsorg om detaljer.

Sträva efter ett stadsrum där det är lätt att hitta – tydliga gränser mellan offentligt och privat underlättar orienteringen liksom slutna kvarter.

En miljö som kräver orienteringstavlor är misslyckad ur stadsplaneringssynpunkt.

Entréer mot gatan krävs för att husen ska kunna förmedla liv och, kvällstid, trygghet.

Trafiken ska vara blandad och fungera som länk mellan kvarter och stadsdelar.

Barriärer i form av tungt trafikerade vägar, stängsel eller långa byggnader skapar en oattraktiv miljö för människor och handel. Barriäreffekter måste undvikas så långt som möjligt.

FOTNOTER

- 1 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 2 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 3 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)
- 4 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)
- 5 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 6 Söderlind, Jerker: *Stadens renässans* (1998)
- 7 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)
- 8 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 9 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)
- 10 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 11 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 12 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 13 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 14 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 15 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 16 Gehl, Jan: *Livet mellem husene* (1980)
- 17 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 18 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)
- 19 Boverket: *En stad är mer än sina hus* (1999)
- 20 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 21 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)
- 22 Gehl, Jan: *Livet mellem husene* (1980)
- 23 Henriksson, Marcus: *9 teser och samband i stadsbyggandet, Tidskriften Plan nr 3-4 (2005)*
- 24 Balsgård, Sture, et al.: *Den goda stadsgatan* (1994)
- 25 Arnstberg, K-O, et al.: *Åtta postulat om planering* (2001)
- 26 Boverket: *Stadsplanera* (2002)
- 27 Berglund, Kristina, et al.: *Hela staden* (2004)

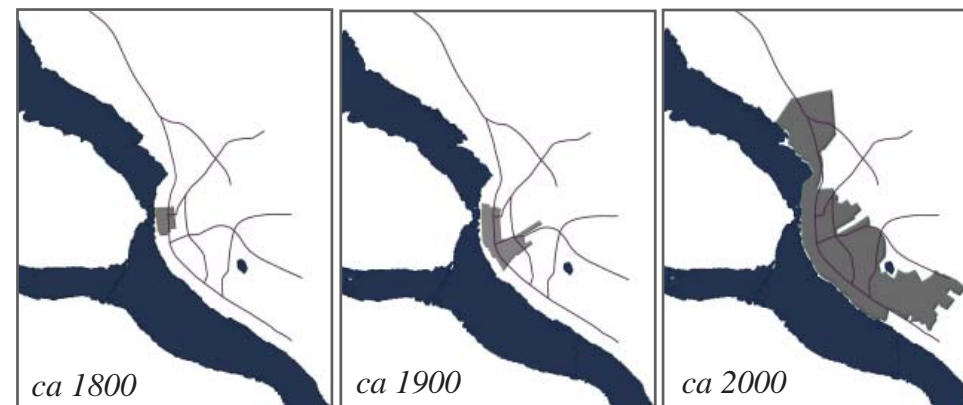
4. Östersund, en...

4. ÖSTERSUND, EN VÄXANDE STAD

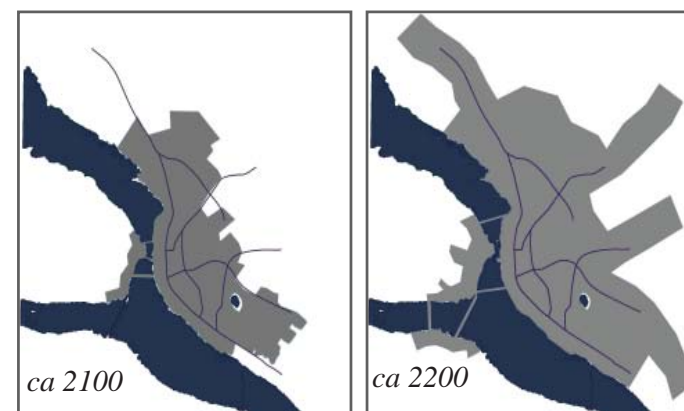
Jämtland är ett kuperat, vackert landskap. Människor har genom historien försörjt sig här på jordbruk, skogsbruk, fjällnäring och handel. Östersund är residensstad och den enda egentliga staden. Den är belägen vid Storsjön och har ca 60.000 invånare. Även om jordbruket fortfarande är en viktig näring arbetar de flesta i staden inom service eller handel.

Både sommar- och vintertid kommer turister till staden och det finns flera attraktioner: Storsjöyran är en stor musikfestival, Jamtli-muséet är prisbelönt för sina utställningar och myten säger att det finns ett odjur i Storsjön ungefär som i Loch Ness.

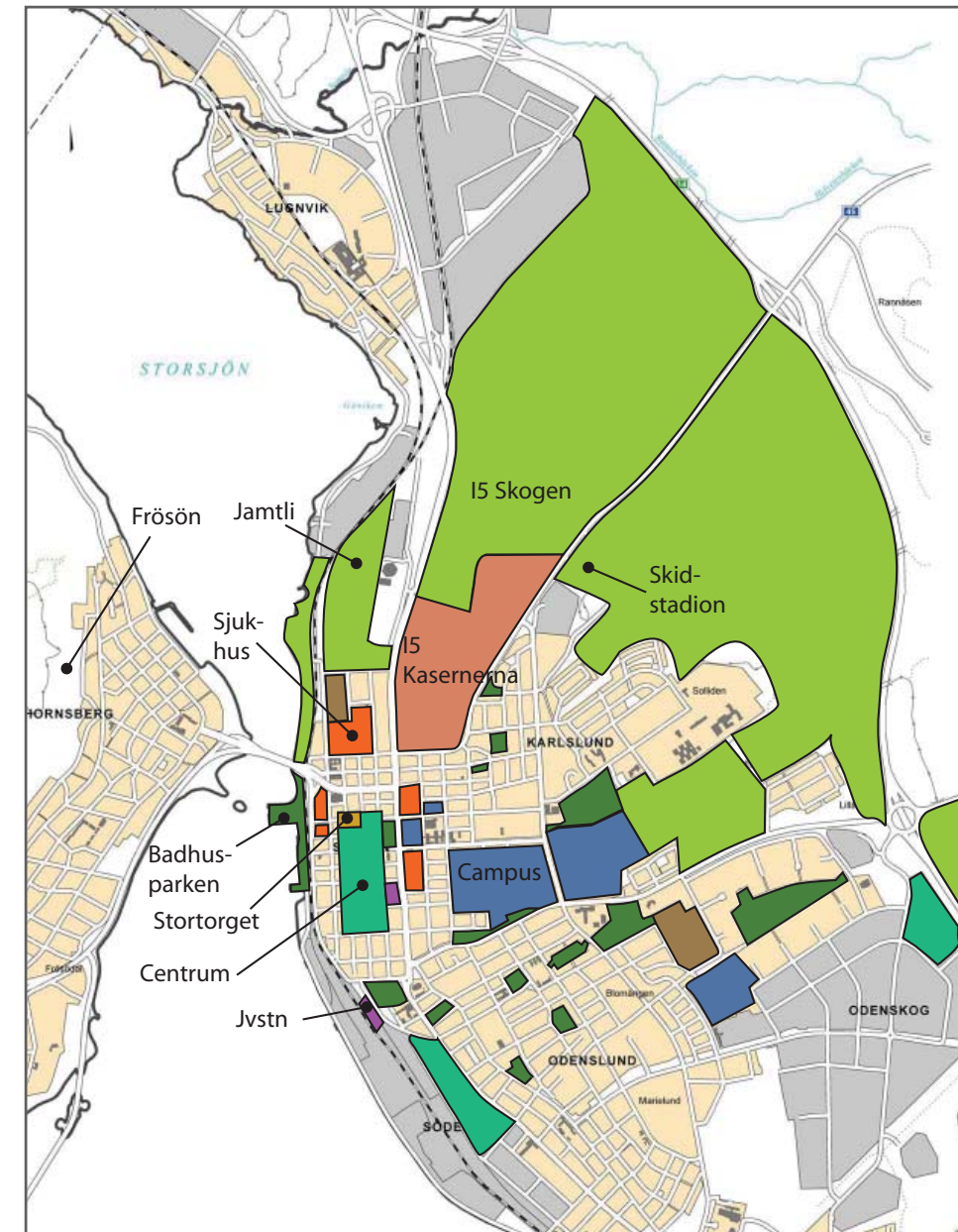
Östersund växte långsamt under sina första 100 år men under 1900-talet har utvecklingen varit explosionsartad



Hur staden skulle kunna växa under kommande århundraden är omöjligt att veta. Men man måste ändå komma ihåg att det med största sannolikhet kommer att ske förr eller senare. Det som byggs idag ska kunna fungera också imorgon.



Kanske leder utvecklingen till att Storsjön överbryggs och staden växer vidare längs stränderna.



Östersund ligger på Storsjöns Östra strand. Naturen finns strax utanför stadsranden men det är ont om parker (mörkgrön) inne i staden. Rekreationssytor (ljusgrön) finns det däremot gott om i stadens utkanter. Centrum rymmer populära småbutiker medan det finns externa köpcentra i söder och öster (turkose). Skolor finns i de flesta stadsdelar (blått) medan större serviceinstitutioner som sjukhus och polishus finns i de centrala delarna (orange). Det skulle behövas fler begravningsplatser i staden (brunt).

Den nya stadsdelen

Den nya stadsdelen är ett efterlängtat tillskott till Staden eftersom centrum börjar kännas litet. Det som är tilltalande i centrum idag är vad som bör kunna göra Norr tilltalande imorgon. Den nya stadsdelen Norr är



Stadsdel Norr är bebyggd men saknar Östersunds tydliga rutnätskaraktär.

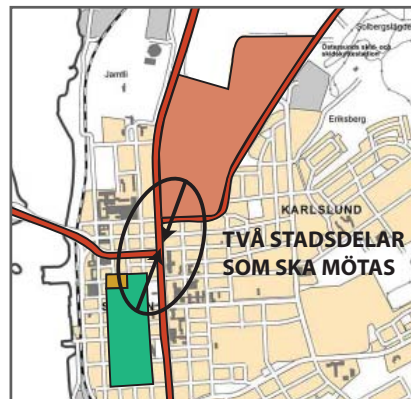
omgärdad av stora vägar. Den sticker in som en vit kil i Östersunds rutnätsstruktur, det finns inte så många kopplingar med dagens stad. På kartan syns det tydligt att området har varit avskilt från resten av staden.

Avstånden i Östersund och kring Norr är egentligen inte stora – de gamla kasernbyggnaderna ligger ca 5 kvarter från Storsjöstranden och från Stortorget.

Kvarteren öster om Norr rymmer framför allt villabebyggelse i dag medan de nordväst om den nya stadsdelen är av en

tätare centrumkaraktär. Gatunätet är i stort sett detsamma på båda ställena. Detta är typiskt för det traditionella Östersund och utgör en del av grunden till stadens atmosfär.

Biltrafiken är inte påtaglig eller påträngande på de mindre gatorna i staden utan det är de större vägarna som skapar barriärer. Rådhusgatan, Färjemansleden och Litsvägen är storskaliga vägar. De är breda och bilarna på dem håller hög hastighet. Vägarna delar av staden istället för att hålla samman den. Stadsdel Norr ligger omgärdad av vägar med barriärverkan. Den centrala Staden är des-



sutom i dagsläget en stark stadskärna. Här finns handel och mötesplatser som lätt kan konkurrera ut den nya stadsdelen Norr.

Den nya centrumkaraktären kan sannolikt inte konkurrera med den gamla. Stadsdelarna måste mötas för att Norr ska kunna leva.

Den verkliga brännpunkten när det gäller att etablera Norr som ett "Centrum II" kan sägas ligga i korsningen mellan Rådhusgatan och Färjemansleden. Det är ett fysiskt hinder - en bred väg att korsa, många bilar att vänta ut. Mentalt är det också ett stort hinder - eftersom den stora korsningen inte bjuder på tilltalande upplevelser måste en besökare verkligen, verkligen vilja ta sig över vägen.

När trafiksituationen är sådan är det mindre sannolikt att människor känner sig lockade att strosa norrut och bara se vart fötterna bär dem. Risken är att stadsdelen istället främst kan rymma målpunkter av sällanbesökskaraktär, t.ex. större elkedjor och andra butiker av outlet-karaktär. Vilka innebär stora köp och behov av bilar och parkeringsplatser. Det vill säga att den nya stadsdelen skulle bli ett nytt externt köpcentrum.

Stadsdelen Staden utmärks av en tät och låg karaktär. Många av de äldre husen är 2 våningar höga och kvarteren är korta. Den största shoppinggatan, Prästgatan, är bilfri men i övrigt går det att ta sig runt med bil i staden. Det är dock lite omständligt och uppdelningen mellan smågator och stora vägar är mycket tydlig. Framför allt är de besöksstaste gatorna småskaliga. Butikerna ligger vägg i vägg och vänder inbjudande entréer mot gatan.

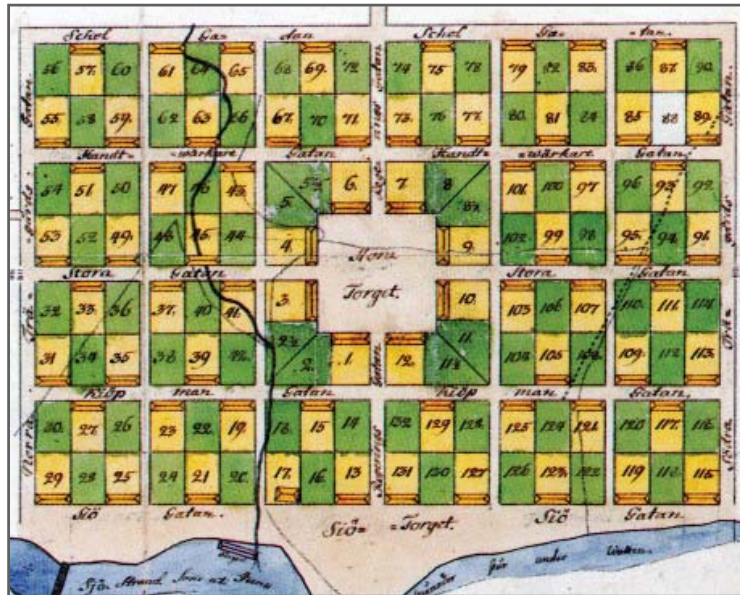


Prästgatan har en liten skala. En del gamla hus revs under 1960-talet och gav plats för gallerior men helhetsintrycket är fortfarande lågmält. Entréer och skyltfönster kantar gatan som är möblerad med lyktstolpar och träd.

4. Östersund, en...

4.1 DÅTIDEN¹

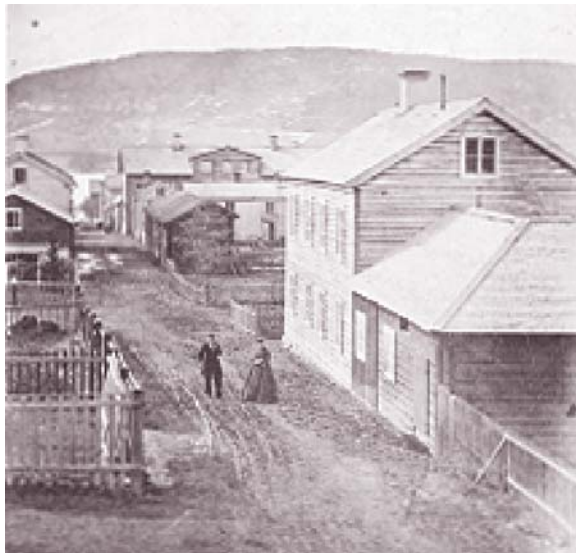
Staden Östersund grundlades år 1786 på uppdrag av kung Karl XII. Den första stadsplanen togs fram av en provinslantmätare vid namn Johan Törnsten. Det är en konsekvent och stramt hållen rutnätsplan som förekommer som motiv på affischer och vykort i Östersund.



Den ursprungliga stadsplanen där varannan tomt var ämnad för odling; varannan för bebyggelse.

Den gamla staden

1641 bestämdes att alla nya städer i Sverige skulle anläggas efter en regelbunden rutnätsplan av renässanstyp. De äldre städerna skulle regleras efterhand efter sådana planer och renässansplanen förblev huvudidealet ända till slutet av 1800-talet. Kraven på brandsäkerhet var högaktuella och bara varannan tomt skulle få bebyggas; varannan skulle användas som kryddgård. På så sätt blev hela stadsytan snabbt utnyttjad även om inflyttningen skulle ske långsamt. 1846 tilläts bebyggelse på de obebyggda



Innan järnvägen kom till Östersund var staden liten och anspråkslös.

kryddgårdstomterna. Reseskildringar berättar att bebyggelsen under den första tiden var gles och inte stadsmässig, den bestod mest av timrade trähus i en eller två våningar. Men under 1860-talet fick bebyggelsekoncentrationen en mer stadsmässig karaktär och staden hade blivit till ett litet men ganska välorganiserat samhälle. Det fanns en vilja att bevara stadens grönska och därför skulle allmänna planteringar beredas där det var möjligt. Trots det är det just parker som saknas i dagens Östersund.

Under 1800-talets första år bestämdes att byggnader vända mot gator och torg skulle se prydliga ut. De fick inte vara högre än två våningar och fasaderna skulle målas i ljusa färger. När Östersund blev Jämtlands residensstad år 1810 flyttade ett antal tjänstemän till staden och den växte ytterligare något.

1900-talet

Vid slutet av 1870-talet drogs järnvägen till Östersund. Tillsammans med flytten av Jämtlands Fältjägarregemente från Frösön år 1910 bidrog det till stadens framväxande. Det skedde i etapper fram till 1930-talet och när möjligheterna till förtätning i centrum blev mindre började stadens yterområden bebyggas. Köpstadsprägeln bleknade med tiden och Östersund blev mer ett centrum för administration, service och förvaltning. Handeln blomstrade i takt med en massiv inflyttning och lantbrukare flyttade med sina familjer till staden för att hitta nya inkomstmöjligheter.

Den södra stadsdelen togs väl om hand – vänd mot järnvägen var den stadens ansikte utåt, mot den stora världen. Över huvud taget verkar man ha arbetat mycket med stadens förskönande under 1900-talets början. Trähus vända mot gata, torg eller allmän plats skulle reveteras med kalkrappning eller målas i ljusa färger. Taken skulle vara lagda med tegel eller rödmålad plåt och stenhus av offentlig karaktär fick byggas i fyra våningar.



Ljusa fasader i trä och sten är typiska för den äldre bebyggelsen i Staden.

Under 1940-talet påverkades stadsbyggandet av de nya, moderna teknikerna. Betong och lyftkranar gjorde att hus kunde byggas snabbare än tidigare och den tilltagande bilismen försköt planeringens fokus från människor till bilar. I innerstaden ledde detta till saneringar med breddning av gator och sammanslagning av kvarter, i ytterstaden till storskalig nyexploatering. 1968 samlades biltrafiken till ett fåtal större kransgator. Rådhusgatan breddades liksom Färjemansgatan, vilken ansluter till Nya Frösöbron med planskilda fästen. Färjemansgatan blev till Färjemansleden och tillsammans med bron utgör den det hittills största ingreppet i Östersunds stadsbild. Leden har fått en barriäreffekt och bebyggelsen norr om den uppfattas inte längre som en del av centrala staden. Det är attraktivt att bo i centrala Östersund och det är bara Brunflo, söder om staden, som har samma höga status.

Regementets historia²

Jämtland och Härjedalen tillföll Sverige vid freden i Brömsebro 1645. Året därpå bestämdes att ett regemente skulle sättas upp och Jämtlands fältjägarregemente förlades till Frösön. Där låg det kvar till början av 1900-talet då Östersunds stad överlät ett område i stadens norra del. Kasernetablisement, övningsfält och skjutbanor började byggas år 1907 när den norra delen av staden var landsbygd. Militärområdet I5 har sedan dess begränsat stadens etablering norrut men I5 har inte varit helt stängt för stadens invånare. Här har det funnits möjligheter att arrangera idrottstävlingar, konserter och dans, dessutom bodde civila personer och familjer inom området fram till 1960-talet.

På området finns ett torp som kallas Lugnet. Det har legat här sedan staden grundades, kanske ännu längre. Fram till militärens övertagande hade det fungerat som vårdshus, sjukhus och fattighus. Efter övertagandet renoverades mangårdsbyggnaden och byggdes på med 1 våning.

Nuvarande Fältjägargränd hette vid den här tidpunkten Cellgränd. Området söder om Cellgränd och öster om Litsvägen var nästan helt obebyggt när regementet byggdes och användes av stadsborna bl.a. för odling.

De stora kasernhusen är byggda efter standardritningar från 1901. Ritningarna skulle appliceras på kaserner i 66 svenska militäranläggningar och föreslogs ursprungligen bli två våningar höga. Kaserngranskningsnämnden ykade på fyra våningar och tillsammans med kanslihuset syns de vida omkring. De är nu några av de byggnader som dominerar Östersunds stadsbild.



Kasernernas fasader renoverades nyligen. Tidigare var socklar och andra detaljer grå; nu lyser hela byggnaden smörgul.

Länsmuséet rekommenderar att vissa delar av kasernområdet ska bevaras som öppen mark och med oförändrad karaktär. Det är områden som etablerades när regementet byggdes upp och som muséet menar är särskilt betydelsebärande i berättelsen om regementets historia och uppbyggnad. ”De är viktiga miljöskapande beståndsdelar i den kulturhistoriska miljön och har stort pedagogiskt värde.” Dessutom anser man från muséet att mer än 20 byggnader är särskilt bevaransvärda och vill se så många som möjligt av de sammanlagt mer än 50 byggnaderna bevaras.

Vid tiden för första världskriget byggdes kasernområdet om och ut, 22 byggnader blev till 42. Under beredskapstiden 1939-45 och i början av 1960-talet gjordes vissa ombyggnader och moderniseringar och 1978 flyttades daggtorpets byggnader till platsen sydväst om Lugnet som då sedan flera år huserat regementets museum.

Det Östersund som älskas; som syns på turistbroschyrer och vykort, är den lilla trivsamma, myllrande staden i det storslagna, vackra landskapet. Det är inte ett glest bostadsområde med stormarknaden runt knuten och som tar mark från rekreationsområdena som man vill visa upp.

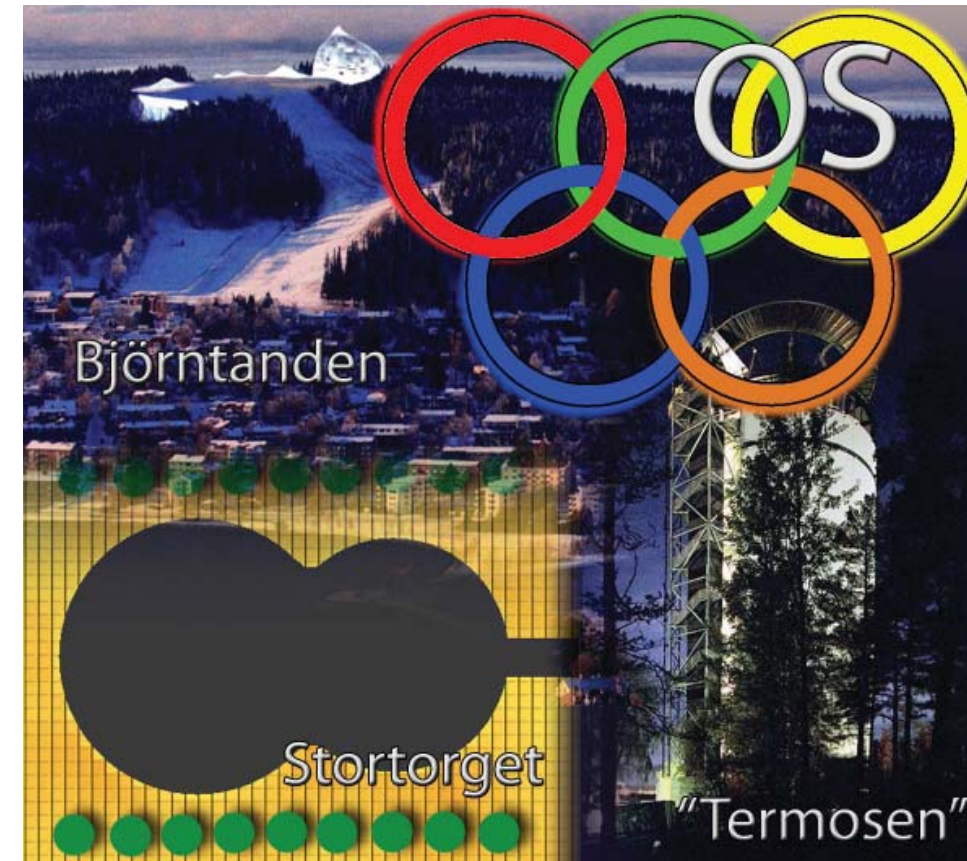


Storsjön syns nedanför de smala gränderna i nästan hela centrala Staden.

Det som gör Östersund så attraktivt är både läget och den centrala stadens utseende. Fjällen och Åre ligger inte långt bort och Nabolaget går snabbt och lätt till vänorten Trondheim. Östersund ligger vid stranden till den vackra, vidsträckta Storsjön. Naturen är inte långt borta utan kan nås till fots eller på skidor året runt. Både luften och vattnet är ovanligt rena. Just nu är staden inne i en uppåtgående spiral med in-

flyttning och nya arbetstillfällen. Den centrala staden är pittoresk och trivsamt med bevarade trähus längs de populäraste affärsgatorna.

Det finns en stark framtidstro i Östersund. Staden har flera attraktiva skid- och friluftsanläggningar, för några år sedan fick Mitthögskolan universitetsstatus och flera statliga verk, bland annat Naturvårdsverket har utlokaliseras till staden. Internationella OS-kommittén har övervägt att bevilja Östersund en ansökan om vinter-OS, det finns planer på att bygga en spektakulär konferensanläggning på Frösöbergets topp och Stortorget ska renoveras med förgylld marksten.



Fjärrvärmemetornet "Termosen" är en av stadens nya blickfång. Det finns planer på att bygga ett konferenscentrum, Björntanden, och att belägga stortorget med guld. Den främsta drömmen i staden är att en dag få stå som värd för vinter-OS.

Det är viktigt att identifiera det som lockar nya invånare i dagens Östersund, bara så kan man planera för en fortsatt hållbar utbyggnad. Tar man inte hänsyn till stadens kvaliteter kan de på sikt byggas bort och staden riskerar att förlora sin dragningskraft.

FOTNOTER

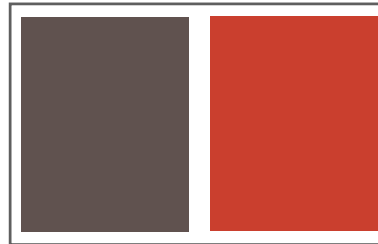
- 1 Penten, Gunilla: *Östersunds historia III* (1986)
- 2 Östersunds kommun: *ÖP för stadsdel Norr; Förslag för samråd, januari 2006* (2006)
- 3 *Egna intervjuer på plats*, 2006-03-20
- 4 Arvidsson, Henrik: *Artikel i DN* 2006-04-19 (2006)
- 5 Östergren, Jenny: *Krönika, Stockholms innerstadspress nr 17* (2006)

5. FÖRELIGGANDE GESTALTNINGSREKOMMENDATIONER

5.1 STADSMILJÖPROGRAM¹

Programmet är framtaget av Östersunds kommun för att stärka Östersunds identitet och skapa ett vackert centrum för boende och besökare.

Färgerna ska vara en tydlig del av Östersunds identitet och utgår till stor del från traditionellt förekommande färger i staden. De ska samordna och förstärka helheten. Grafit (mörkgrå) är karaktärsfärg för centrum på papperskorgar, armaturstolpar och cykelställ. Den är mju-kare mot omgivande bebyggelse än svart och fungerar väl med andra färger.



Grafitgrå och Engelsk röd

Bänkarna bör vara av modellen Kalmar från Nola i en engelskt röd kulör. Papperskorgarna föreslås tills vidare vara av modellen Stor papperskorg från Byarums bruk.

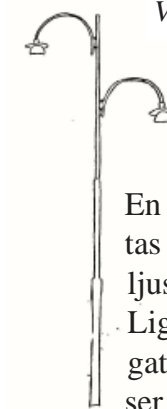


Gatubeläggningen har stor betydelse för stadsrummets karaktär. Under 1900-talets andra hälft har en viss återgång skett till naturstensbelagda ytor. Gångband/trottoarer av plattor anläggs på de viktigaste gaturummen i centrum men traditionell kalksten är för ömtålig för att man ska kunna använda den idag.

Belysning är en viktig aspekt i skapandet av identitet och atmosfär; av trivsel, säkerhet och trygghet. Rätt ljus på rätt plats betyder ofta att ljusmängden och därmed energiåtgången kan minskas.

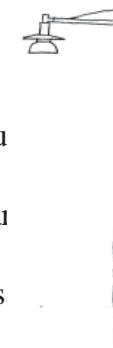
- ”Välj armaturer, stolpar, bärverk och färger så att de fungerar väl i förhållande till det mänskliga seendet och till stadens karaktär.
- Sänk ljuspunktshöjderna där de är för höga.”

Victoria



Stockholmslyktan 530 föreslås i centrala stadsdelar Ljuspunktshöjden bör vara ca. 5.5 m vilket är lägre än vad dagens koffertarmaturer har.

En lägre höjd ökar ljusnivån närmast stolpen, vilket uttas som mänskligt och varmt till skillnad från svagt, ljus från höga höjder. Rekommenderad ljuskälla är Light som ger ett behagligt, varmvitt ljus. Till större gator rekommenderas Victoria som på ett behagligt ser upp både körbana och trottoar.



Stockholm 530

Riktlinjerna för utformningen av stadens golv utgår från historien, bebyggelse- och gaturumskaraktären samt de behov som finns idag. De har tagits fram av Miljö- och stadsbyggnadskontoret tillsammans med Gatu-Trafik:

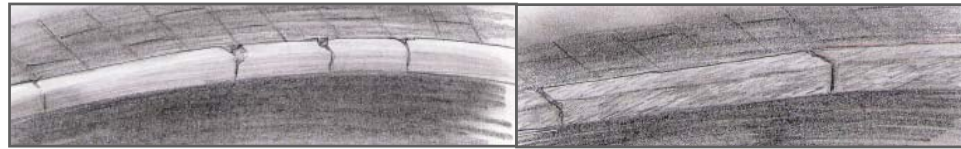
- ”Markbeläggningen på stadens golv ska anknyta till gatans karaktär, vara sammanhållande, signalera gatans/platsens betydelse och underlätta orienteringen i staden.
- Längsgående kantlinjer ska helst bibehållas även om gator görs om så att nivåskillnader till trottoarer tas bort.
- Etappvisa utbyggnader ska alltid infogas i en övergripande idé om gatans helhetslösning.
- På smågatstensytor ska alltid finnas gångband med slätare beläggning. Utmed fasader krävs en jämn beläggning (dvs. ej smågatsten) för att tillgodose bra förhållanden för funktionshindrade.
- Traditionen att blanda grå och röd smågatsten bibehålls.”

5.2 FÖRSLAG TILL CENTRUMPLAN²

Planen är framtagen av planarkitekter på Östersunds kommun. I ”Östersunds historia” beskrivs den som epokgörande – ”Områdesplanens riktlinjer för framtida stadsplaner kommer att innebära en måttlig bebyggelseutveckling med omsorg om Östersunds speciella karaktär.”³

Gator

Centrumplanen beskriver gatan som stadens golv. Materialbehandlingen förskönar och ger liv, så investeringar i tid, pengar och arbete lönar sig.



Betong är ett exempel på material som åldras dåligt; granit åldras väl.

Bebyggelsen bör normalt placeras i kvartersgränsen mot gatan, dels för att ge förutsättningar för ett enhetligt och vackert gaturum, men också för att ge större sammanhängande gårdsytor i de ibland små kvarteren. I centrala Östersund förekommer ibland en placering av husen några meter innanför en grönskande förgård. För att bibehålla eller förstärka enhetligheten i ett gatuavsnitt är det lämpligt att nybyggnader placeras på detta sätt. I de centrala delarna bör husen längs gatorna även i fortsättningen byggas samman i gemensam kvartersgräns. Mellan husen planteras träd som visar sig mot gatan. Det bidrar till variation i gaturummet och accentuerar bebyggelsemönstret.



Byggnaderna är inpassade i slutningen. Kvartersgränsen är sluten av hus eller staket.

Det som kännetecknar centrala Staden är att den större delen av husens bottenvåningar är inredda som butiker. Fortfarande dominerar de små butikerna med egen dörr ut mot gatan. Nya verksamheter med ett allmänt intresse bör så långt som möjligt placeras längs gatan och utformas så att de kan förmedla sitt ljus och liv till gatan.

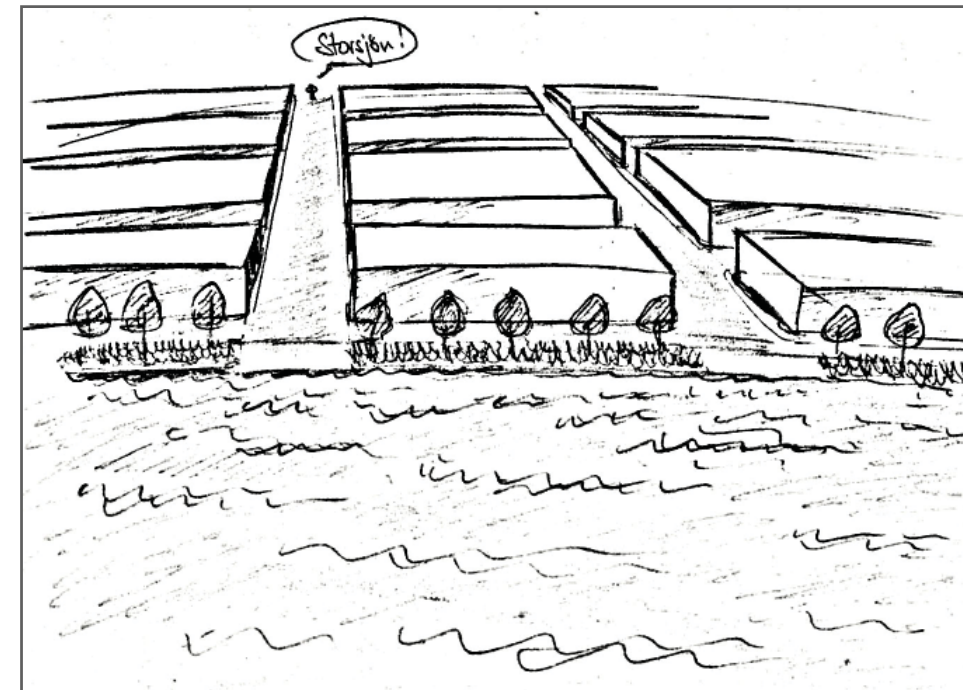
Enligt Centrumplanen är det mycket olyckligt att bygga över gator helt; därigenom spolieras en del av stadens mest långlivade karaktärsdrag – rutnätsstaden. Det är tack vare den man i stora delar av den centrala staden har

Butiker i bottenvåningen är en viktig faktor för levande gator i Östersund.



5. Föreliggande gestaltungs...

vacker utsikt mot fjällen och sjön.



Rutnätskaraktären gör att fjällen och sjön är väl synliga i stora delar av Staden. Det är en värdefull egenskap som bör värnas.

Hus

Den äldre bebyggelsen har i de flesta fall en måttlig skala med relativt korta, smala och låga hus. Antalet våningar varierar mellan två och fem och husdjupen överstiger sällan 10-12 meter. Fasaderna längs gatan är med något enstaka undantag mellan 15 och 36 m.

Trä är det dominerande fasadmaterialet och husen är vackert anpassade till de branta gränderna. Takfoten är utformad med stor omsorg, det bidrar till att ge gaturummet en avgränsning i höjd, ger en vackrare gata och ett vackrare hus. Taken, som dominerar utsikten över staden från t.ex. Frösön, är av tegel eller rödmålad, falsad stålplåt.

Nya hus bör inte vara så höga eller på annat sätt extrema i sin form eller färg att de bryter sig ur helheten, eller konkurrerar ut de traditionella landmärkena kyrkorna, rådhuset, regementena

Kvarter

En av förutsättningarna för en naturlig anpassning till den äldre bebyggelsen är att även ny bebyggelse placeras och utformas så att den speglar den

5. Föreliggande gestaltnings...

ursprungliga fastighetsindelningen.

I centrum har tomterna de ungefärliga måtten 36x36 m eller 18x36 m och delar kvarteren i fyra till åtta delar. Kvarteren är ca 70x70 m stora och de kvarter som har slagits samman har fått en storskalighet till följd som är främmande för småstaden.

I det äldre stadsbyggandet var det slutna kvarteret både ett krav och en självklarhet. Hus, plank eller staket markerade gränsen mellan den privata gården och den allmänna gatan. De flytande gränser mellan tomt och gata som idag är vanliga i nybyggda bostadsområden förekom överhuvudtaget inte före 1930-talet och funktionalismen.

Ett av Östersunds särdrag är spänningen i kontrasten mellan den intima lugna gården och den offentliga, livliga gatan. Denna kontrast mellan ga-

ta och gård bör bibehållas och plank eller staket bör användas för att sluta luckor i bebyggelsen. Staket mot gatan är fortfarande vanliga i Östersund.

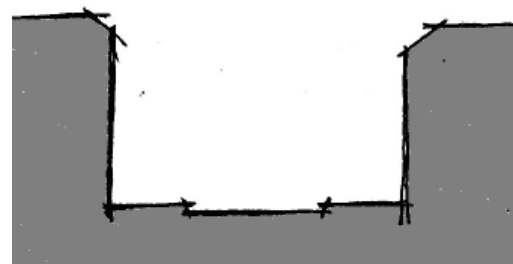
På Z-gränd i Östersund har gatans rumslighet gått förlorad. I stället för gatuliv finns här en diffus känsla av trafiktorg.



5.3 VÄGVERKET: VÄGARS OCH GATORS UTFORMNING⁴

Övergången mellan stad och landsbygd kan vara glidande. Förändringen av sidoområdets utformning är en viktig parameter vid avläsningen av denna övergång.

Upplevelsen av en gata eller en väg är starkt kopplad till den närmaste omgivningen, dvs. bebyggelse, topografi eller vegetation. Om fasaderna har portar eller fönster mot gatan upplevs den helt annorlunda än om den inte har det, liksom om kvarteren är långa eller korta.

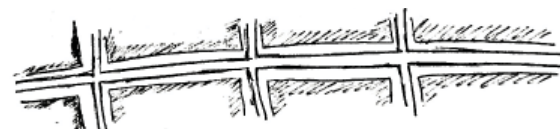


Symmetri och fasader kännetecknar det typiska gaturummet.

Gata eller väg?

Gaturum:

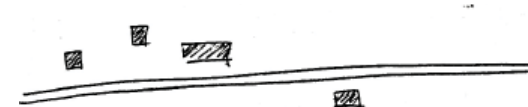
Rummet bildat av gata och bebyggelse med tomtmark i stad eller tätort. Gaturum-



met kännetecknas av att gatan står i ett nära förhållande till bebyggelsen som vanligen ligger längs en fast byggnadslinje och utgör väggar i rummet. Plank och staket, häckar och träd kan också bilda väggar och i viss mån tak i gaturummet.

Vägrum:

Rum bildat av gles bebyggelse och tillhörande grönområden med diverse utrustning och vegetation, samt i viss mån spridd bebyggelse. Vägen avgränsas inte av kantstöd eller liknande.

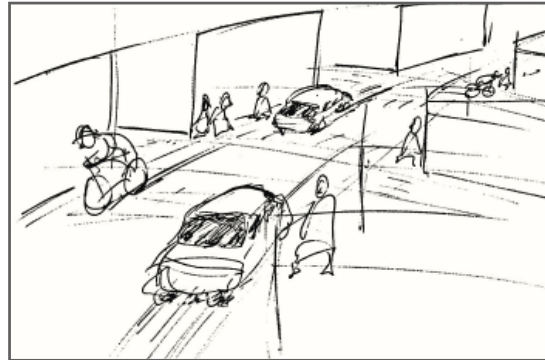


Gaturummet är alltid kopplat till tätortsmiljö, medan vägrummet kan finnas både i tätort (urbant vägrum) och på landsbygd (ruralt vägrum).

Vägar i bostadsområden skapar ofta en avvisande atmosfär.

Trafikseparering eller blandtrafik?

Det finns olika aspekter av trafikseparering. Den upplevda säkerheten och den faktiska överensstämmer inte alltid. Särskilt gäller detta när gående och cyklister skiljs från biltrafiken; en falsk känsla av säkerhet kan göra dem oaktsamma. Då ökar olycksrisken när de ska korsa en bilväg – bilisterna å sin sida kan ha blivit mindre försiktiga när de har haft vägen för sig själva på långa sträckor.



Trafikseparering:

FÖRDELAR

Ökad säkerhet

Underlättar för funktionshindrade

NACKDELAR

Försämrad uppmärksamhet

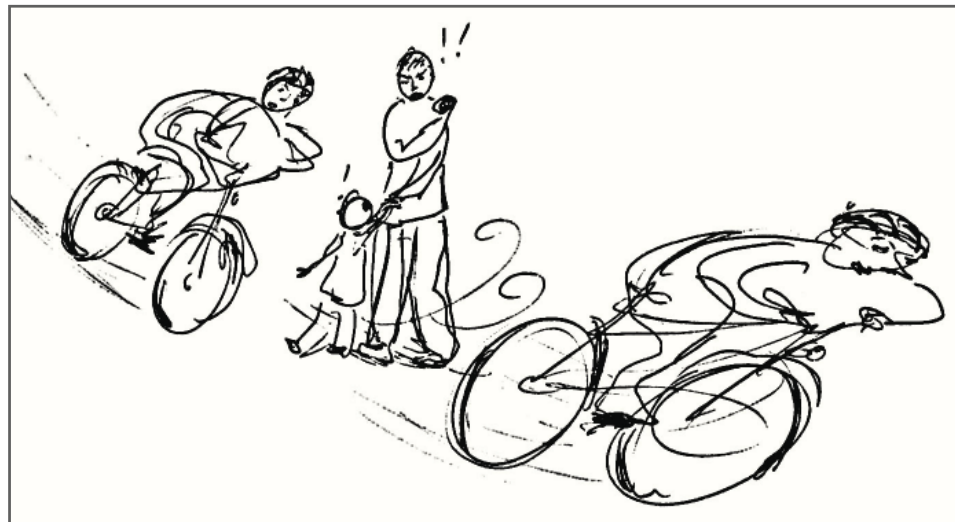
Konsekvenser för gatans utformning

Konsekvenser för stadsbilden

Svåröverskådligt gaturum, svårt att lokalisera t.ex korsningar

Upplevd otrygghet nattetid gör att gående väljer bilväg istf gc-bana

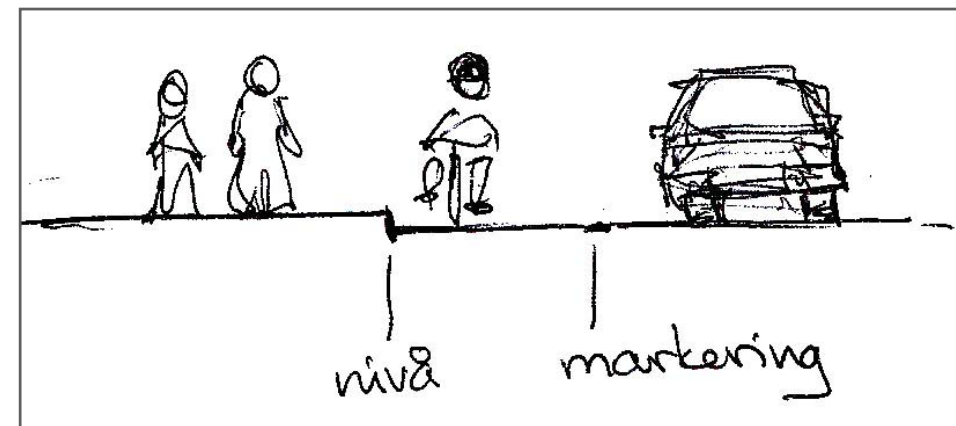
Större konflikt vid möte mellan bilister och övriga



Gående och cyklister har ofta svårt att samsas om utrymmet.

Punkter där olika trafikslag ska mötas måste alltid utformas så att ett bra samspel uppnås mellan gc-trafikanter och bilister. Man får då inte glömma att detta samspel är svårt eller nästan omöjligt för vissa trafikanter, till exempel synskadade.

Av trygghetsskäl har gående större behov av att skiljas från bilar än vad cyklister har. Det gäller barn, äldre och funktionshindrade, men också andra: Det är obehagligt att cyklister är så tysta och snabba att man som gående överraskas.

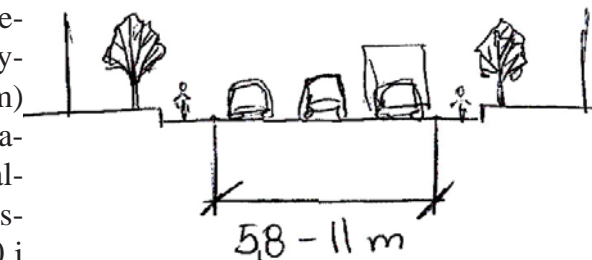


Separering av gående från cyklister bör alltid övervägas när de färdas i samma gaturum. Det ökar säkerheten, de gåendes trygghet och cyklisternas komfort. Till exempel kan man utforma gångbana + cykelfält på körbana, eller gångbana + cykeltrafik på körbana. Vanligen skiljs gångbana och cykelfält åt av en liten höjdskillnad, t.ex. trottoarkant.

Gatutyper

Normal tvåfältsgata

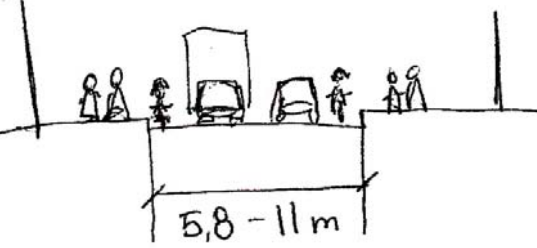
Gata med ett körfält i var riktning. Körbanan är så bred att bussar och lastbilar kan mötas. Gång- och cykeltrafik kan förekomma på egen bana, cykelfält, vägren (i vägrum) och i blandtrafik. Vägbanebredder ligger i intervallet 5,8-11 m och Referenshastigheten är normalt 50 i gaturum i det övergripande huvudnätet. I övriga nät kan även 70/50 och 50/30 förekomma.



5. Föreliggande gestaltnings...

Gata i huvudnätet för trafik

Skilje- och sidoremsor samt sidområden används för planteringar, träd, gatumöbler och annat som tillsammans med omgivande byggnadsfasader ger gaturummet fasta och välproportionerade rumsformer.

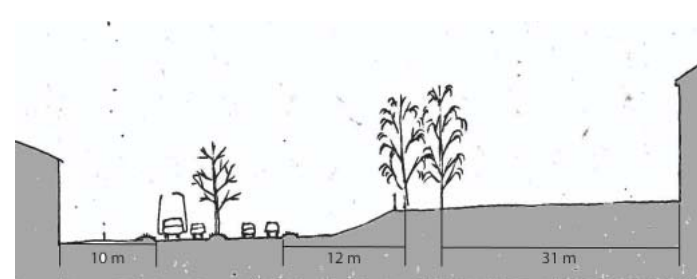


Gata i lokalnäten för biltrafik

Gatorna dimensioneras och utformas så att en god trafiksäkerhetsstandard kan upprätthållas. Framkomligheten för bilar kan vara låg, men åtkomligheten bör vara god. Vissa transporter måste kunna komma nära entréer, men fordonstyper som sällan förekommer kan ges liten framkomlighet. Utrymmesstandarden för bussar i linjetrafik bör vara god. Gatorna ska ges välproportionerade rumsbildningar, utformade särskilt för långsamma trafikanter.

Gaturummets innehåll

Gaturummet har ofta ett symmetriskt tvärsnitt och gestaltas med utgångspunkt från omgivningens karaktär. Rummets väggar utgörs av bebyggelsen längs vägen. Träd eller högre häckar kan användas för att bilda väggar i gaturummet, men

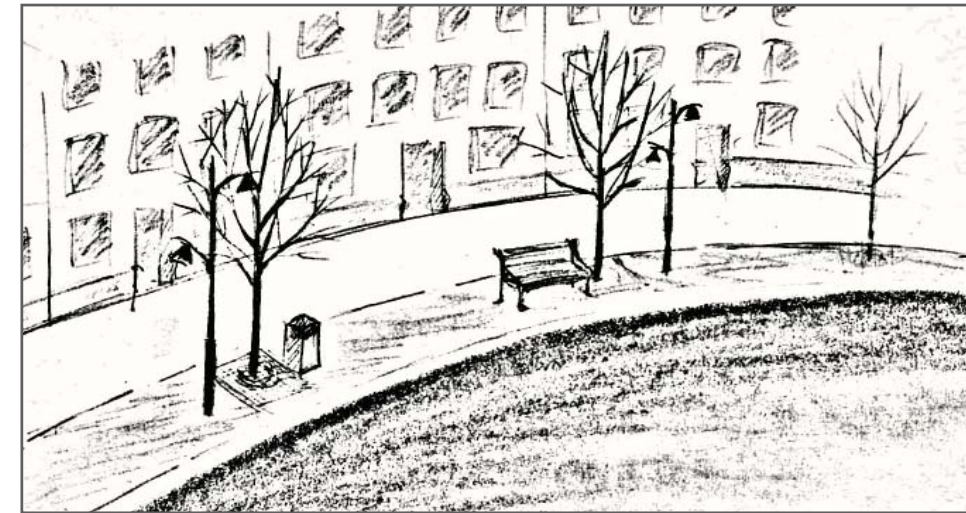


om träden står mer än 4 m från kantstöd försvagas deras rumsbildande verkan betydligt.

Björkarna längs Trondheimsvägen står på för stort avstånd från vägen för att ha någon rumsbildande effekt.

Skiljeremсор i gaturummet bör vara sidoremsor. Sådana skiljer oftast olika typer av trafikbanor åt medan mittremсор skiljer körbanor för olika körriktningar; de passar bättre i vägrummet. Skiljeremсорna ska utformas med omsorg så att de bidrar till tydlighet, säkerhet och trygghet för både oskyddade trafikanter i körbanans närhet och fordonstrafikanter på körbanan samt för att ge utrymme för lagring av snö, bullerskydd, gräs- och buskvegetation, trädplantering med mera, samt möblering av gaturummet.

Sidoremsan mot en gc-bana bör vara minst 1,0 m bred om det finns uppställningsfält på gatan. Annars kan gc-trafikanterna skadas eller hindras av bildörrar som öppnas.



Möbleringszonen kan också fungera som skiljeremsa mellan olika trafikslag.

Placeringen av utrustningen i gaturummet ska så långt som möjligt samlas i en möbleringszon. Det underlättar tillgängligheten mycket för funktionshindrade, särskilt synskadade som behöver en zon fri från hindrande föremål. Antalet "saker" kan minimeras till exempel genom att vägmärken placeras på belysningsstolpar. En möbleringszon ger dessutom gaturummet stadga och bidrar till harmoni i rummet. Den kan också fungera som avskiljare mellan olika trafikbanor.

När människor rör sig långsamt längs gatan ställs högre krav på miljöns utformning, det gäller allt från beläggning till armaturer.

Gaturummet måste fungera för alla trafikantgrupper även om någon grupp kan prioriteras vid utformningen. Det är vanligen människans, det vill säga den gåendes eller cyklistens, skala som är utgångspunkt.

En vackert arbetad trappa och mur möter en mönstrad markbeläggning utanför Östersunds rådhus.



Gående, cyklister och rullstolsburna föredrar relativt släta material. Asfalt är slätt och lätt att lägga men ser lätt tråkig ut när den lappas och lagas. Material av hög kvalitet kan vara dyra i inköp, men håller bättre än billiga material och blir därför ofta långsiktigt billigare.

Vegetation

Ett brett gaturum kan delas upp i flera mindre rum med hjälp av träd. Alla gaturum lämpar sig dock inte för planteringar.

Som nyplanterade behöver träd tillgång till 12-15 m³ jordvolym, varav minst 4 m³ växtjord. Den större mängden om man arbetar med skelettjord. Trädets krav på jordvolym är 0,5-0,75 m³ per m³ krona.

Förutom jordvolym är tillgången till luft och vatten väsentlig för trädens välbefinnande. Den fria jordytan kring trädet bör vara så stor som möjligt, men ska minst vara 1,5 m i diameter.

Träd bör inte stå för nära vare sig fasader eller kantstöd. Ett vanligt träd bör inte placeras närmare fasad än 7 m (5,5 om man räknar med återkommande beskärningar). Smalkroniga träd bör inte stå närmare fasad än 4 m (3 med beskärningar).

Träden bör placeras i en möbleringszon och på ett sådant avstånd från kantstöd att snöupplag får plats. På gator som saltas bör inte träden stå närmare kantstöd än 2 m.

Om det inte finns plats att ge träden en god växtmiljö att är det bättre att avstå från träd och istället arbeta med annan vegetation och övriga material.

Trygghet

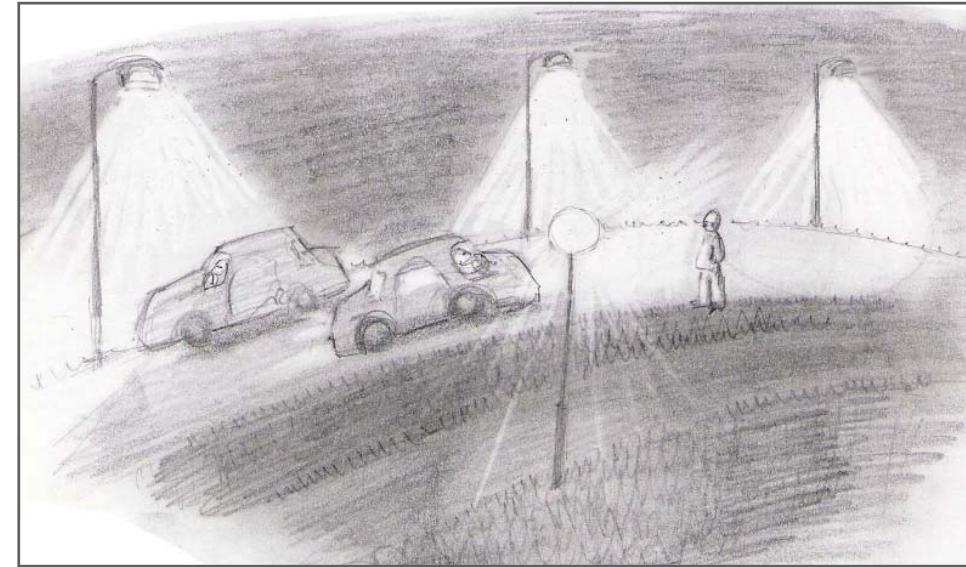
Trygghet är ett komplext begrepp. I trafiksammanhang handlar det ofta om upplevd olycksrisk eller våldsrisk – föreställningen om riskerna stämmer inte alltid med den verkliga olycksrisken.

För gående äldre eller gående med funktionshinder kan det vara en trygghet att veta att man är skild från övriga trafikslag. När det är mörkt vill dock både gående och cyklister se andra trafikanter, de väljer därför ofta bilvägen för att känna sig mindre hotade, även om detta kan innebära att man måste ta en omväg. Väl belysta och överblickbara miljöer utan dolda prång ökar känslan av trygghet.

Upplevd otrygghet kan hindra människor från att genomföra resor på det sätt de helst vill. Många äldre upplever trafiksituationer som komplicerade och riskfyllda, föräldrar känner oro för att barn ska skadas i trafiken

5. Föreliggande gestaltungs...

och barn oroar sig för att inte synas eller att bilister inte ska följa trafikreglerna. Om de som är mest sårbara eller mest otrygga upplever trafikmiljön som trygg och väl omhändertagen gynnas sannolikt alla trafikanter.



Om vägbanan är ljusare än gc-vägen är det inte ovanligt att fotgängare väljer att gå bland bilarna.

Påverka hastigheten

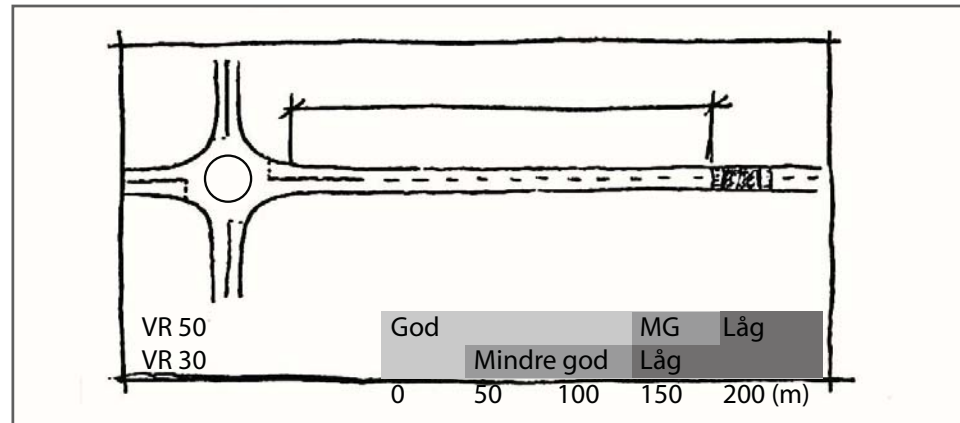
Att utforma en hastighetssäkrad gata innebär en medveten strävan att förklara och förtydliga gatans funktion. Det kan göras genom att olika ytmaterial används, liksom exempelvis planteringar och detaljerad vägutrustning. På så sätt kan banor för olika trafikanter enkelt skiljas åt och trafikanterna görs uppmärksamma på fartdämpande åtgärder. Material, färg och form ska väljas så att harmoni med gaturummet i övrigt uppnås och så att en trafikmiljö skapas där behovet av vägmarkeringar och vägmärken är litet.

Önskad hastighet för gårdsgator uppnås genom den totala gestaltningen och utformningen av gaturummet. I första hand ska länklängderna, anpassas till den önskade hastighetsnivån. Länklängden är avståndet mellan två hastighetssäkrade punkter, t.ex. korsningar, cirkulationsplatser eller, i enstaka fall, gupp och sidoförskjutningar. Därtill kan hastighetssäkrande åtgärder anläggas i eller i anslutning till gatukorsningar.

I första hand bör man skapa korta länkar genom en medveten gatunätsplanering; vid planering av nya områden och vid förändring i befintliga områden.

5. Föreliggande gestaltnings...

Fartdämpande åtgärder som bör undvikas är portar, gupp, sidoförskjutningar och asymmetriska avsmalningar. De får negativa konsekvenser för upplevelsen av gaturummet eftersom den typiskt symmetriska uppbyggnaden störs.



Korta länklängder är den viktigaste förutsättningen för en naturligt begränsad hastighet på en väg eller gata.

Åtgärder som påverkar rumsbildningen är positiva från upplevelsesynpunkt och kan bidra till lägre hastighet. Exempel på sådana är smal körbana, planteringar och annan utrustning i gaturummet samt skilda ytmaterial för olika funktioner. Material och annan utformning måste alltid vara tydlig så att även barn, utvecklingsstörda och synskadade ska kunna uppfatta när de är ute på körbanan.



Även större gator upplevs som trygga om de är väl utformade med hänsyn till fotgängare och cyklister.

Gatuparkering

Körbanor är i första hand avsedda för trafik i rörelse. Angöring och parkering komplicerar trafiksituationen vilket kan ge negativ effekt på trafiksäkerhet och tillgänglighet. Utrymme för tillfällig parkering kan ske i form av uppställningsfält om den tillåtna hastigheten är mindre än 50 km/h och gatan inte är tungt trafikerad. Den bör ordnas så att behov av backning i det angränsande körfältet minimeras.



Hänsyn måste också tas till behovet av utrymme för att bildörrar som öppnas mot trafik eller gång- och cykelbana. För att en person med rullstol ska kunna ta sig in och ut ur bilen bör bredden vara minst 5,0 m.



Parkering på körbanan är godtagbar om hastigheten är max 50 km/h.

Boende- och arbetsplatsparkering bör helst lösas på annat sätt, men parkeringsplatser och platser för på- och avstigning för rörelsehindrade ska vara tillgängliga, placerade nära entréer.

På detaljnivå:

1. Trottoarkanter och likande kanter bör försänkas vid parkeringsplatser för rörelsehindrade med parkeringstillstånd.
2. Trottoarkanten bör försänkas vid entréer vid offentliga målpunkter.
3. Vid bostadshus och arbetsplats försänks kantsten vid behov.
4. Försänkningen bör inte ligga mitt för entrén.
5. Gångvägen mellan parkeringsplats och entré ska kunna användas av personer med funktionshinder.

5.3 GESTALTNINGSREKOMMENDATIONER - Sammanfattning

Utformningen av gatorna påverkar hur de uppfattas och används. Detaljering och skala avgör vilken stämning som kan råda på gatan och vilken hastighet olika trafikanter håller. I Östersunds stadskärna finns många kvbaliteter bevarade sedan stadens tidigare historia. Det vore värdefullt

att ta fasta på vad som har gjort och fortfarande gör staden attraktiv. Till exempel är rutnätskaraktären viktig för stadens identitet liksom låga, ljusta byggnader i kvartersgräns. Att bygga nytt utan att förlora stadens karaktär ur sikte är en långsiktig investering.

De viktigaste punkterna:

Planera för fotgängare och cyklister i första hand, för bilar i andra hand.

Låga hastigheter byggs in i grundstrukturen. Korta kvarter skapar effektivt korta länklängder.

Rutnätsstaden är en av Östersunds viktigaste karaktärsdrag och bör inte byggas bort.

Bebyggelsen får god rumsverkan om den placeras i kvartersgräns.

Slutna kvarter ger ett tydligt gaturum och lugn på bostadsgårdarna. Luckor i kvarter kan slutas med staket, plank eller häckar.

Gångytor på gatorna ska utformas väl med plattor, asfalt och gatsten.

Belysningen ska vara känsligt utformad. Armaturerna ska vara vackra och ljuset varmt trivsamt.

Skillnaden mellan privat och offentligt måste vara tydlig.

Bottenvåningarna ska helst rymma butiker och andra verksamheter.

I staden ska det vara gator och inte vägar – med låg hastighet, korta kvarter och blandad trafik.

Skilj gående från cyklister och bilar i första hand. I andra hand kan cyklister skiljas från bilar i ännu en separeringsnivå.

Använd träd där det finns goda växtförutsättningar men inte där det förutsättningarna saknas.

Träd ger bra rumsverkan men inte om träden står mer än 4 m från vägkanten.

Sidoremsor ska användas för att skilja olika trafikslag, t.ex. gående från övriga.

Sidoremsor kan användas för att samla växtlighet, belysningsstolpar och annan möblering i en möbleringszon.

Armaturer, apperskorgar och cykelställ ska vara grafitgrå, parkbänkar etc. ska vara engalskt röda.

Gatuparkering är godtagbar ur säkerhetssynpunkt om hastighetsgränsen är max 50 km/tim.

Människor väljer ofta trygghet framför säkerhet. Skapa miljöer som förmedlar trygghet.

FOTNOTER

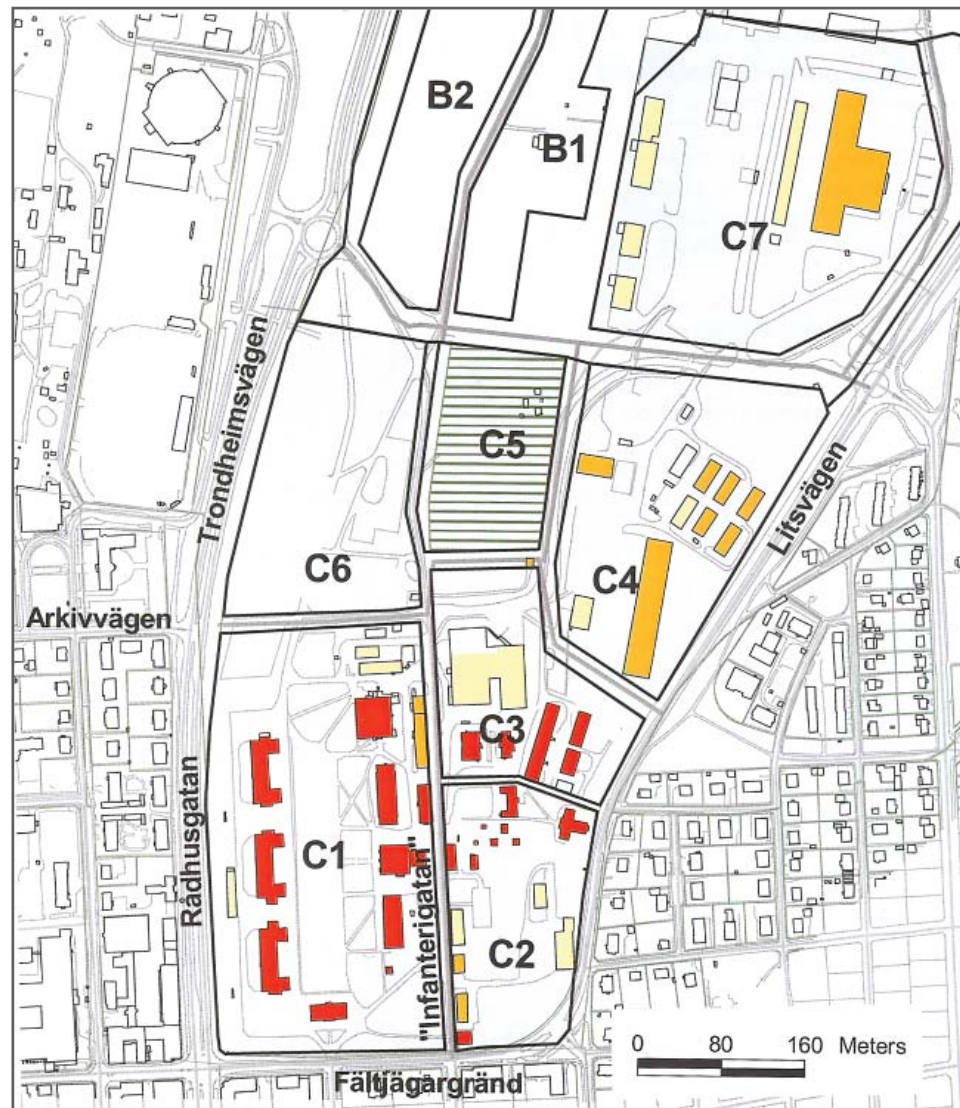
- a Östersunds kommun: *Stadsmiljöprogram* (2001)
- b Östersunds kommun: *Förslag till Centrumplan* (1985)
- c *Östersunds historia*
- d Vägverket: *Vägars och gators utformning* (....)

6. Programförslag...

6. PROGRAMFÖRSLAG FÖR STADSDEL NORR

6.1 Översiktsplan stadsdel Norr, samrådsförslag

I ÖP för Stadsdel Norr står följande: "Kasernområdet blir en levande och attraktiv stadsdel i Östersund, med den blandning och mångfald av verksamheter som idag utmärker den centrala staden. Bostäder, arbetsplatser, handel, service, mötesplatser, kultur och nöjen m.m. kan inrymmas – i befintliga byggnader och i tillkommande bebyggelse."



Kvartersindelning enligt ÖP. Beteckningen C sammanfattar allt som förekommer i "en blandad och livlig stadsdel": bostäder, arbetsplatser och service. B betecknar bostäder.

Planen vill förbättra tillgängligheten med ett utvecklat gatunät inom området och framför allt fler entréer och tillfarter från omgivande gator. "I det sammanhanget är en förändring av Trondheimsvägen angelägen – mot en mer stadsmässig gata, med ett körfält i vardera riktningen och sänkt hastighetsgräns."

Den blandade staden är önskad och det finns en stark ambition att det ska finnas en livsmedelsbutik inom området, "eftersom sådan idag saknas i stadens norra delar. ... Utgångspunkten är att i första hand klara stadsdelens behov, för vilket det kan räcka med en medelstor butik." Östersunds kommun antog 2004 en handelspolicy med rekommendationer för handelsutvecklingen: "Värna livskraftig stadskärna; Behåll och öka sällanköpshandeln i kommunen; Ge förutsättningar för konkurrens och bra priser; Livsmedel där folk bor; God tillgänglighet och låg miljöbelastning samt Inga helt nya externa köpcentra." Slutsatsen som dras i ÖP är att "Den lösning som bäst skulle följa handelspolicyn är en medelstor livsmedelsbutik, placerad i stadsdelen nära bostäder, samtidigt som den är lätt tillgänglig med bil och kollektivtrafik."



Förhoppningen är att den nya stadsdelen ska rymma samma vimmel som Prästgatan's gågata.

6. Programförslag...

”Översiktsplanen redovisar preliminärt en struktur med 7 st kvarter. Ambitionen är att stadsdelen ska utmärkas av stadsmässighet, god miljö och arkitektur. Det ska finnas en mångfald i såväl yttre miljö som verksamheter, som ger liv och rörelse både dag- och kvällstid.”

Det framstår dock som inkonsekvent att ÖP föreslår en blandning av verksamheter som kan vara mer eller mindre uttalad inom de olika kvarteren. Att vissa kvarter är mest lämpade för bostäder och andra för verksamheter svär mot ambitionen att skapa levande stad som inte orsakar onödigt transportarbete.

”Östersunds kommun antog 1997 en lokal Agenda 21, med målet att undanröja de miljöhot som finns och skapa ett hållbart samhälle”. Ett av delmålen anger att ”Bebyggelse och anläggningar ska lokaliseras så att behovet av resor och transporter minskar. Detaljhandel ska ej lokaliseras utanför tätorten. Tätorten förtätas samtidigt som inslaget av grönska och rekreationsytor ökar.”

För att nå nationella miljökvalitetsmål uppställda av riksdagen, bör planeringen ”skapa bebyggelse- och trafikstrukturer som minskar transportarbetet, t.ex. genom stimulans för ökad kollektivtrafik, väl utbyggda gång- och cykelstråk samt att bygga staden tätt.”

Den tidigare Områdesplan Centrum ”är från 1984 och ger riktlinjer för markanvändning och bebyggelseutformning i stadskärnan. De principer för bebyggelse och gaturum som beskrivs i planen är till stora delar tillämpliga för Stadsdel Norr.”

”I stort sett samtliga byggnader kring exercisplatsen bedöms ha kulturhistoriskt värde, de flesta av sådan dignitet att Länsmuséet rekommenderar skyddsbestämmelser i detaljplanen. Planens utgångspunkt är att bevara byggnaderna så att det kulturhistoriska värdet inte förvanskas.” Den väldiga exercisplanen anses av Länsmuséet skyddsvärd i sin helhet. ”Ytan är en tillgång bl.a. för att skapa samlad parkering och kvarterstorg/grönområde. Ytan kan möjligen också användas för ny bebyggelse i begränsad omfattning, vilket kan bidra till att bryta ner den mycket storskaliga miljön till ett mer normalt stadsmässigt utseende.”

”Delar av kvarteret [C1] har fin växtlighet och gröna ytor som bör tas till vara, som den parkartade delen kring kanslihuset och slutningen öster om grusplanen. Den dubbla björkallén mot Rådhusgatan är ett kraftfullt och etablerat inslag i stadsbilden, men är i behov av förnyelse. I samband med nyplantering av alléerna bör ytan mellan kasernerna och Rådhusgatan be-

arbetas så att nuvarande kraftiga slänt jämnas ut och kvarteret därigenom ansluts bättre till omgivande gator. En särskilt viktig punkt är hörnet mot korsningen Fältjägargränd – Rådhusgatan, där den nuvarande slutna och avvisande stödmuren/slänten bör ersättas med en välkomnande och lättillgänglig entré till bebyggelsen kring kaserngården.”



Kaserngården är stor. ÖP lämnar utrymme för parkering såväl som ny bebyggelse.

Kvarter C5 kallas Jägarvallen och är i dagsläget en välskött fotbollsplan. I ÖP föreslås att planen avvecklas och att kvarteret utvecklas till park.

”Grönytan kring Daggtorget [i kvarter C2] tas till vara som en kvalitet och tillgång för bebyggelsen. I hörnet mot korsningen Fältjägargränd-Litsvägen är gatan ombyggd till en vid kurva. Preliminärt föreslås att kvarteret återtar sin ursprungliga form med strikt rutnätshörn. Kvarteret tillförs därmed ca 1200 kvm mark, samtidigt som trafikens hastighet dämpas på Fältjägargränd.”



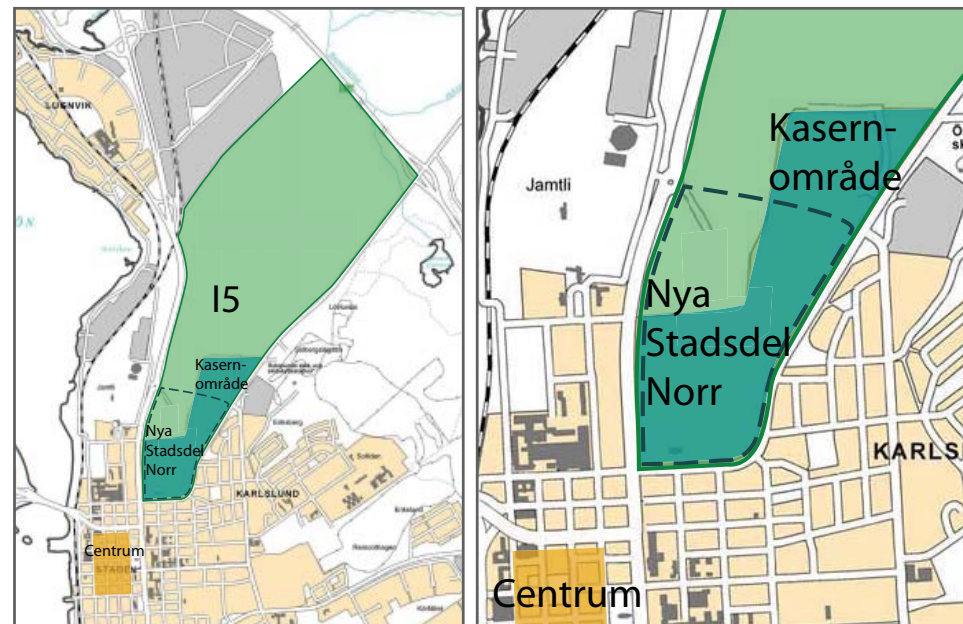
Parken kring kanslihuset har förutsättningar att kunna utvecklas.

6. Programförslag...

6.2 PROGRAMFÖRSLAG

Planområde

OP föreslår att trafiken längs Rådhusgatan mellan Trondheimsvägen och Litsvägen ska separeras på den nya huvudgatan liksom längs Fältjägargränd.



Hela I5-området är ca 220 hektar stort och sträcker sig som en kil in i Östersund från norr. Planområdet täcker den största delen av det kasernområde som finns i I5's södra spets och är ca 37 hektar stort. De flesta byggnaderna är klassade som bevaransvärda liksom vissa av de öppna ytorna.

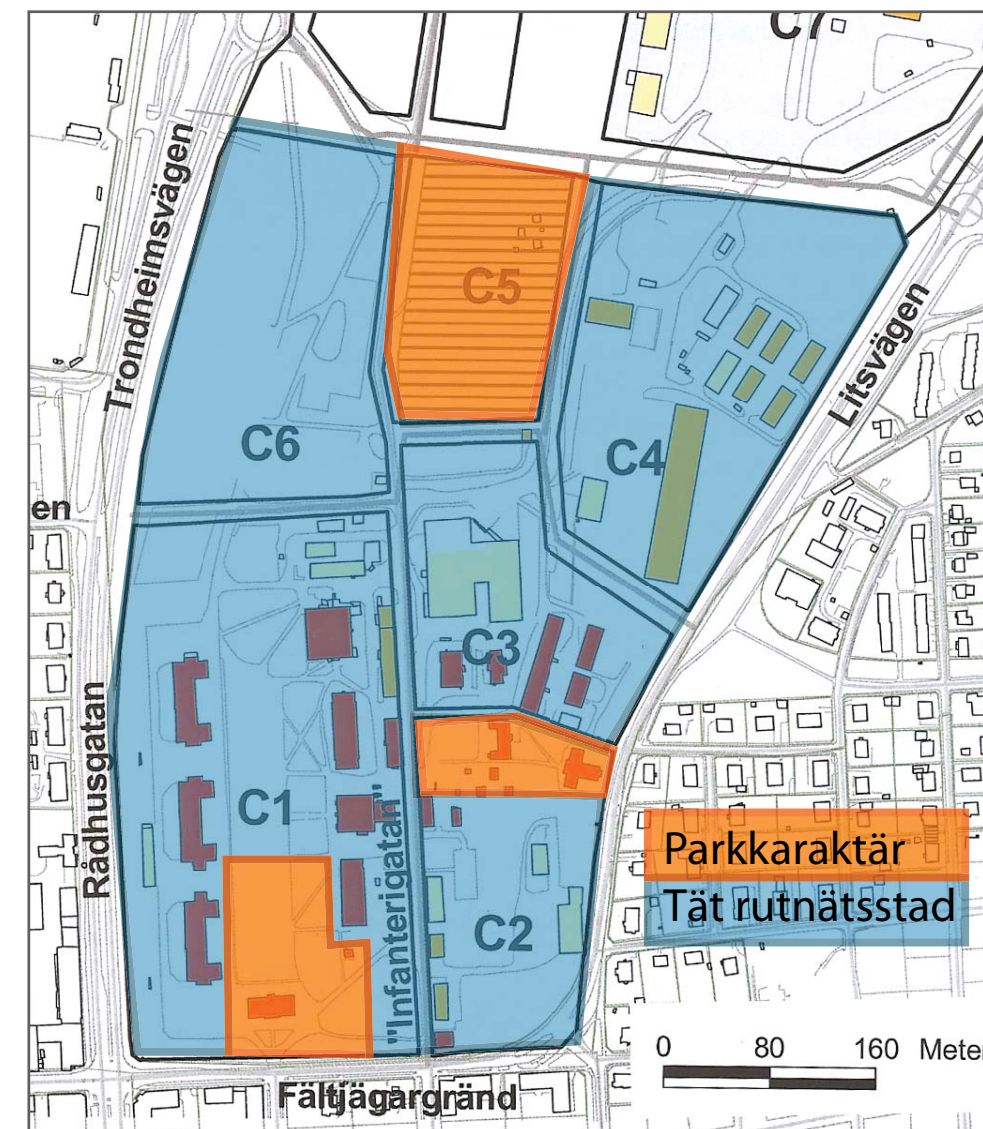
Övergripande struktur

Förslaget syftar till att göra stadsdel Norr till en integrerad del i staden. Områdets gatustruktur ska inte skilja sig från stadens i övrigt utan vara en del i den rutnätsväv som gjort stadens mest attraktiva delar till vad de är idag: Välbesökta, lättorienterade och vackra.

De äldre husen på området berättar en historia samtidigt som de skapar variation i miljön.



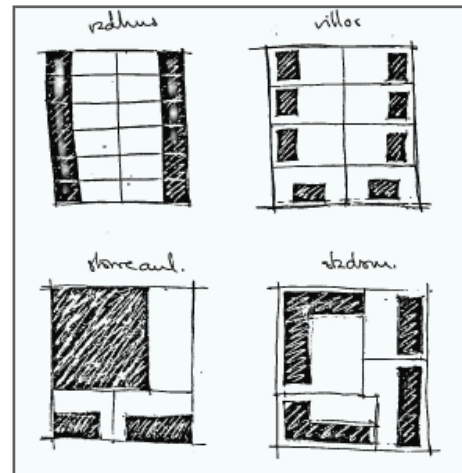
Gatorna ska dras så att bevaransvärda byggnader i största möjliga mån ska kunna sparas och passas in i gatmönstret. Fasaderna ska bli en del i gaturummet så att områdets historia synliggörs; området får på så sätt en atmosfär av kontinuitet och variation.



En tydlig struktur av bebyggelse å ena sidan och parkmark å den andra kan tillföra staden både grönska och stadsmässig bebyggelse.

Hus som byggs bör placeras i kvartersgräns och där det inte finns hus bör kvarteren hållas slutna med staket, som varit brukligt och fortfarande är

vanligt förekommande i Östersund. Det är viktigt att det finns en tydlig gräns mellan offentligt och privat i staden.



Kvarteren kan delas in i olika stora tomter. Det allra viktigaste är att kvartersgränsen är tydlig.

Planen är ämnad att ligga till grund för en utbyggnad över en längre tid. Kvarterens exakta utformning påverkas i stor utsträckning av hur tomtindelningen ser ut. Hur tomterna sedan bebyggs styrs lämpligen av en lokal byggnadsordning och i enlighet med föreliggande behov. Det är viktigt att utvecklingen av stadsdelen är hållbar: Ekologiskt, ekonomiskt, kulturellt och socialt. Förhoppningen är att en sådan utveckling ska leda till en livskraftig blandning av invånare och verksamheter på samma sätt som idag Staden.

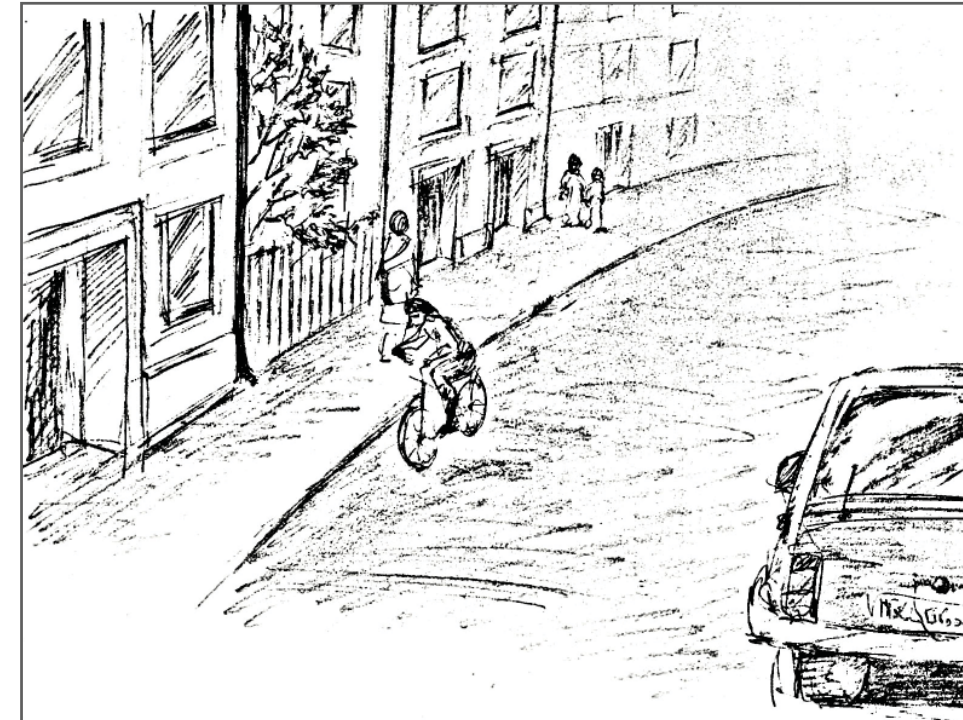
Gator

Gatorna är stommen kring vilka staden byggs. De bör planeras så att de lockar och leder människor in i området, inte hindrar dem. Detta oavsett om de rör sig till fots, på cykel, i bil eller med kollektivtrafik. Trafikseparering bör inte förekomma – blandad trafik hör staden till och stärker känslan av att vi alla är del i stadslivet, tillsammans, oavsett hur vi tar oss fram. Blandad trafik ger framkomlighet och trygghet.

För att även gamla, barn och funktionshindrade ska kunna känna sig välkomna är det viktigt att miljön känns säker och överskådlig. Rådhusgatan föreslås därför utformas till en esplanad där korta länklängder och på andra sätt stadsmässig gestaltning ger trafikanterna tydliga signaler om vilket beteende som förväntas. Stadsmässighet, blandtrafik och variation i miljön sänker bilistens hastighet och ökar känslan av trygghet hos fotgängare och cyklister. Trondheims-



Storgatan har en ursprunglig uppbyggnad med korta kvarter och småskalig bebyggelse.



Slutna kvarter med gröna gårdar, blandad trafik på gatan och byggnader som öppnar sig mot gatan skapar trivsel och passar in i Östersund.

vägen blir i förslaget en större gata; ett levande och omväxlande stadsrum med många målpunkter, vilket kan antas vara en förutsättning för att stadsdel Norr inte ska uppfattas som en egen enklav i staden.

Korta länklängder innebär att det finns många korsningar på sträckan. Det stämmer väl överens med bilden av Östersund som rutnätsstad och



T.v.: Stora gator kan smälta in i stadsbilden om de är riktigt utformade. T.h.: Fasader utan entréer gömmer verksamheten undan livet och människorna på gatan.

6. Programförslag...

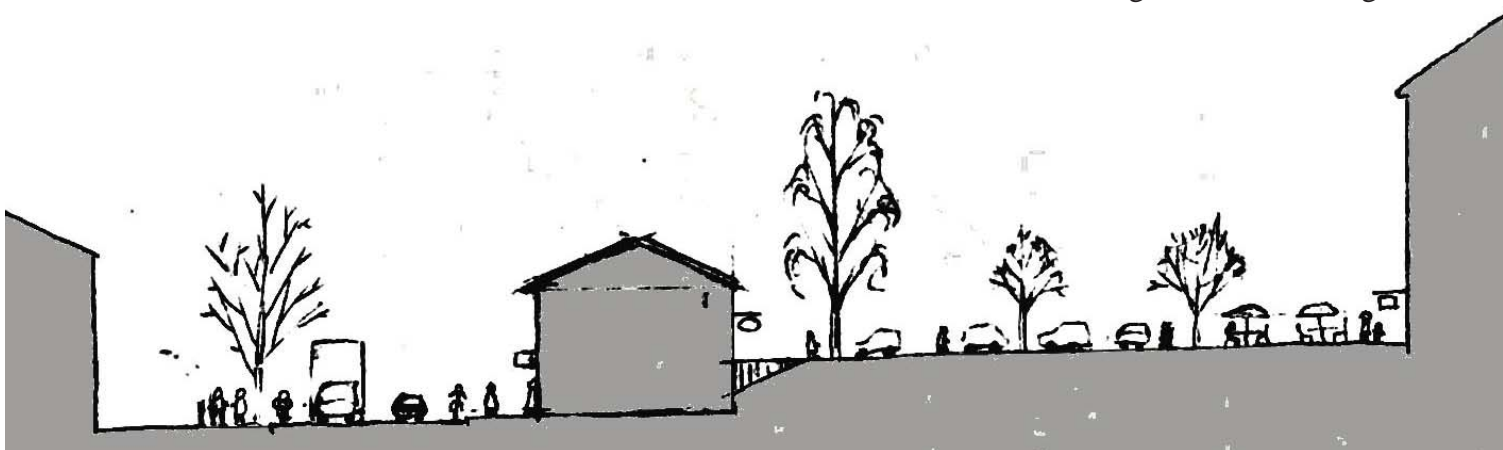


Träd mellan hus delar med sig av sin grönska och ger liv också åt den smalaste gata.

tidigare som gatan kan leva i trygg förvisning om att inte inkräkta på någons privata utrymme.

Rådhusgatan/Trondheimsvägen

En av de viktigaste förutsättningarna för att Norr ska kunna öppna sig mot resten av staden är hur Rådhusgatan gestaltas. I dagsläget har den en barriäreffekt som måste brytas. I förslaget omvandlas den till en esplanad, en stor stadsgata. På så sätt kan trafiken få plats utan att skära av Norr från resten av staden. Esplanaden blir ett trivsamt gaturum som bjuder på stadsliv och samtidigt fungerar som ansikte utåt och entré till den nya stadsdelen.



Rådhusgatan blir i förslaget en stadsgata där trafik och människor kan samsas sida vid sida. Byggnader i kvartersgränsen går i linje med Centrumplanen som rekommenderas i ÖP. Stadslivet kommer direkt i kontakt med gatan tack vare verksamheter i bottenvåningarna. Gårdarna kan användas för parkering och olika funktioner.

ökar närheten mellan till exempel sjukhuset och kasernområdet. Närheten i staden är en bra grund för en fortsatt stadsutveckling och kan ses som en investering för framtiden.

Gatorna i stadsdelen bör utformas i enlighet med Stads-
gestaltungsprogrammet och
Områdesplan Centrum. Gatorna
utgör gränsen mellan kvar-
teren och det bör vara tydligt
vad som är offentligt och vad
som är privat. Alla ska känna
sig välkomna på gatan, vilket
lättast åstadkoms genom att det
privata avskiljs med byggnader
och staket i tomtgränsen. På så
sätt skapas ett privat lugn sam-



Götgatan i Stockholm rymmer ett stort antal fordon. Folklivet myllrar och det finns många butiker och restauranger i området.

Nya byggnader framför kasernbyggnaderna bör inte vara mer än två våningar höga och bör rymma verksamheter i bottenvåningen. På så sätt tas dagens nivåskillnad upp och stadsdelen blir mer angelägen än om den vänder slutna fasader eller parkeringsplatser utåt.

Grönstruktur

Parker bör precis som annan tomtmark vara lättläst – det ska tydligt framgå vad som är allmän plats och vad som är privat. Hus i park är inte önskvärt då det skapar förvirring vad gäller vem som sköter om marken och vem som har rätt att uppehålla sig där. Parkmark bör avgränsas med staket eller av gata för att besökare ska känna sig trygga och välkomna.

I förslaget ingår tre parkområden av olika storlek och karaktär. Den första är grönområdet kring kanslihuset. Huset ligger som ett fondmotiv i

6. Programförslag...

slutet av Artillerigatan och den grönska som funnits där sedan 1910-talet kan utvecklas i traditionell form. Östersund saknar centralt placerade parker och en "Kanslipark" skulle både vara ett välkommet tillskott till stadens parkbestånd och ett vackert ansikte utåt för den nya stadsdelen.



Av de områden och byggnader som Länsmuséet vill se bevarade är det bara de gråskuggade partierna som förslaget inte vill ta hänsyn till. Den stora grusplanen föreslås bevaras till 1/3, resten bebyggs och integreras i staden.

den fungera väl som park.

Kring Lugnets Museum (byggnad nr 81) finns ett välskött grönområde. Det skulle med små medel kunna bli en vacker, grön omgivning till museibyggnaden; en bevarad bit av kasernområdets öppenhet som skulle berika miljön på hela området. Ytan kan vara allmän eller privat.

Jägarvallen är det tredje parkområdet. Fotbollsplanen är en av få större plana ytor i Östersund och som sådan viktig för sport och lek. Parken kan fungera som länk mellan stad och land; mellan vildvuxet och tillrättat.

Rådhusgatan får i förslaget en ny trädplantering på den östra sidan. Träd dämpar upplevelsen av buller och bryter hårda vindar. De speglar årstiderna



En park av naturmarkskaraktär kräver mindre skötsel men ger stort upplevelsevärde.



En grusyta kan vara ett fint inslag i en park.



En park med vårdade planteringar skulle göra Kanslihuset rätta.



och skapar i sitt långsamma tempo en känsla av liv och harmoni. Övrig trädplantering föreslås göras inne på gårdarna, innanför staket och plank så att grönskan blir en del i gatubilden. Detta är traditionsenligt och en lösning som rekommenderas i Centrumplanen. Trädet på gården är till större glädje än trädet på den lilla gatan – att placera en utemöbel under eller spanna upp hängmattan i – men placeringen vid tomtgräns ger grönska och lövskugga till gaturummet.

Bebyggelse

Byggnadernas exakta placering och utformning föreslås överlåtas till en byggnadsordning och därefter till dem som bebygger tomterna. På så sätt följer utformningen vissa riktlinjer så att de passar in i stadsbilden och tar till vara stadens traditioner. Viktiga delar i denna tradition är att husen är 1-4 våningar höga, de är placerade i tomtgräns och har entréerna vända mot gatan. Bottenvåningen är avsedd för verksamheter och service för att kvarteren ska vara flexibla över tid – de stämmer överens med Boverkets rekommendationer för funktionsblandning inom både kvarter och enskild byggnad.

Eftersom området ligger mycket centralt och det finns goda möjligheter att nå tre olika parker inom området föreslås att en hög nivå av exploatering tillåts. Ju tätare staden kan byggas, desto större blir kundunderlaget för butiker och desto fler arbetstillfällen kan växa fram. En tätare stadsdel är mer vardagseffektiv och har större möjligheter att tillhandahålla invånarna ett rikt utbud av service och handel.

6. Programförslag...

Små kvarter indelade i mindre tomter möjliggör även variation i bebyggelsen, särskilt om olika tomter bebyggs av olika byggherrar.

Om bebyggelsen uppförs i etapper tomtvis, kan inflyttning och etablering av service eller framväxande av arbetsplatser hålla någorlunda jämna steg med varandra. På så sätt är staden "komplett" oavsett hur snabbt den kan byggas ut.

Byggnaderna föreslås utformas i enlighet med den Jämtländska traditionen så att stadens särprägel ger återklang också i nya stadsdelar, men det är upp till tomtägaren/byggherren att välja hur denna tradition ska synliggöras. Önskvärt är att gamla beståndsdelar används, såsom liggande träfasad målad i ljusa nyanser; tegelröda tak; mer detaljerad utformning av bottenvåning än av övrig fasad; en tydlig takfot som definierar fasadens avslut.

För att underlätta blandningen av människor och verksamheter bör olika upplåtelseformer förekomma, både eget ägande och uthyrning, inom både kvarteret och huset. En "parisisk" modell rekommenderas som förebild: På bottenvåningen, utrymme för butik/annan verksamhet; på nästa våning bostad eller kontor av högre ekonomisk standard; på översta våningen billigare bostäder/utrymmen för verksamhet. På så sätt kan människor i olika situationer mötas i samma trappuppgång.

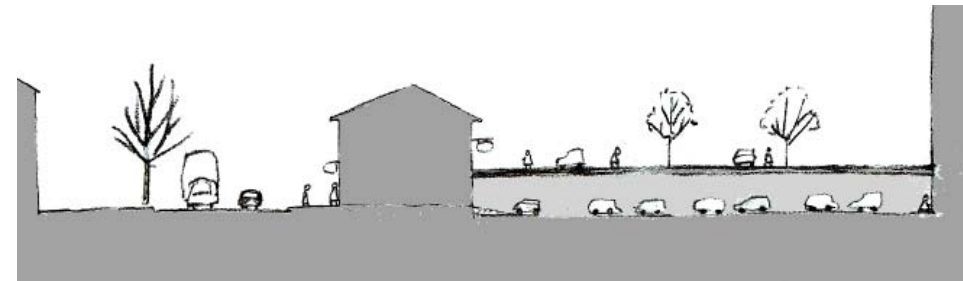
Parkering

Underjordisk parkering gör gatorna tillgängliga för stadsliv. Parkeringsplatser kan till exempel inrymmas i suterrängläge längs Rådhusgatan.



Korsningen Rådhusgatan-Fältjägargränd är idag ett typiskt vägrum - storskaligt och utan byggnader som ger struktur eller förmedlar mänskliga aktiviteter. Ovan t.v.: Kvällstid före utbyggnad. Ovan i mitten och t.h.: Ny bebyggelse i förvandlar kvarteret till en stadsdel som bjuder in förbipasserande. Här finns någonting att se och uppleva!

Gatorna i området föreslås rymma enkel- eller dubbelsidig gatuparkering. Det förekommer i centrala Östersund och stör inte stadsbilden utan ger mänsklig närvaro. Gatuparkering kan också upplevas som en trygghet då gatan är väl upplyst och människor oftare rör sig därän på till exempel större parkeringsytor. I de fall parkeringsytor anses behövas bör de inte placeras i alltför framträdande läge.



En tät stadsstruktur förutsätter garage under jord eller i hus. Sektionen visar Rådhusgatan och utrymmet fram till kasernbyggnaderna.

Parkeringsytor kan också inrymmas på kvartersmark men inte så att de ligger i tomtgräns till mer än 1/3 av kvarterets längd. Parkeringsytorna utformas i förslaget så att de ska passa in i stadsbilden, med till exempel gatstensbeläggning och skuggande träd.

Brännpunkt: Korsningen Fältjägargränd-Rådhusgatan

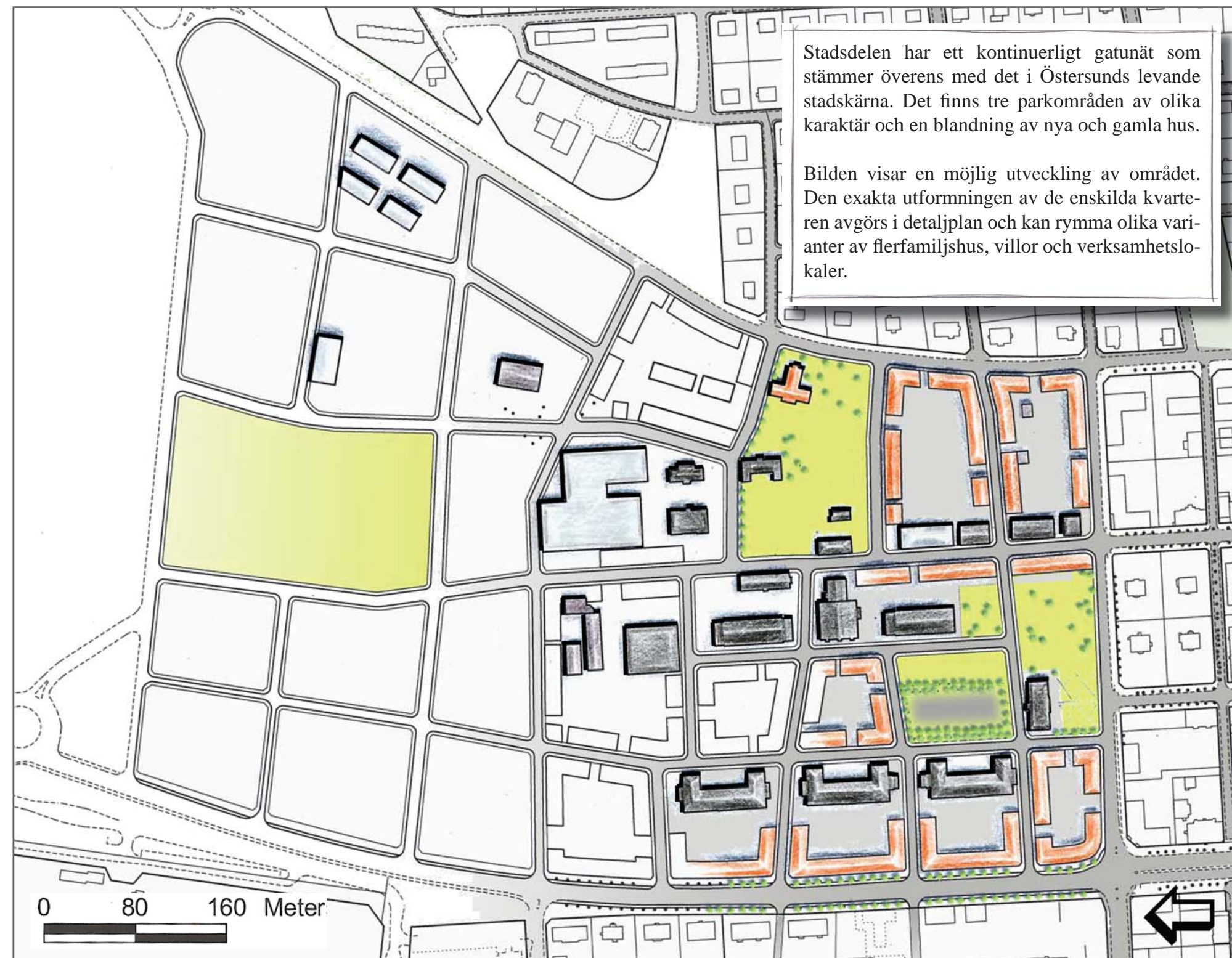
Korsningen mellan Fältjägargränd är en brännpunkt i planeringen av Stadsdel Norr. Bebyggelse med tilltalande inre och yttre är vad som behövs för att människor ska känna sig dragna till området.

Bebyggelse istället för vegetation kan dra blickarna till kanslihuset som idag är dolt bakom stora björkar. I förslaget lyfts kanslihuset och kaser- nusen fram som vackra byggnader, omgivna av grönska i en levande stadsdel.



Ny bebyggelse kan ersätta björkplanteringen längs Rådhusgatan. Den lockar blicken mer än den befintliga, avvisande grässluttningen. På så sätt framhävs kanslihuset och kaserbyggnaderna genom en stadsmässig inramning.

6.3 PLANFÖRSLAG FÖR STADSDEL NORR



Kasernerna - ett tillskott till staden

I dag är kasernerna till största delen dolda bakom en dubbel björkrad. Det innebär att Rådhusgatan har karaktär av vägrum - en trafikled som löper förbi ett slutet område. Byggnaderna syns knappt och det finns ingenting som drar blicken till dem, vare sig dag- eller kvällstid.

I förslaget tas björkraden ner och grässlätten bebyggs med suterränghus i 1-2 våningar. Kasernhusen förses med fasadbelysning, på så sätt kan de fungera som landmärke alla tider på dygnet.

Byggnader längs vägen dämpar bilarnas hastighet genom att bryta miljöns enformighet. Verksamheter och/eller bostäder som visar sig utåt är det säkraste sättet att locka mönniskor till den nya stadsdelen.

I förslaget blir Rådhusgatan en målpunkt som leder människor in i den nya stadsdelen. Den avvistande Rådhusgatan förvandlas till en tilltalande stadsgata.



Ovan: Rådhusgatan är idag en trafikled. Nedan t.v.: björkraden är borta och nivåskillnaden tas upp av ny bebyggelse. Nedan t.h.: Väl synligt stadsliv kan attrahera besökare även kvällstid.



6. Programförslag...

Stadsdel Norr år 2020?

Bilden är ett montage som visar en möjlig utveckling av området. Eftersom förslaget inte anger byggnadernas exakta placering och utseende kan stadsdelen bli mer eller mindre tät, tomterna kan bebyggas mer eller mindre och husens utformning kan variera över tiden. Det bestående är mönstret av gator, tomter och parker. Även fastighetsindelningen påverkar stadsbilden.



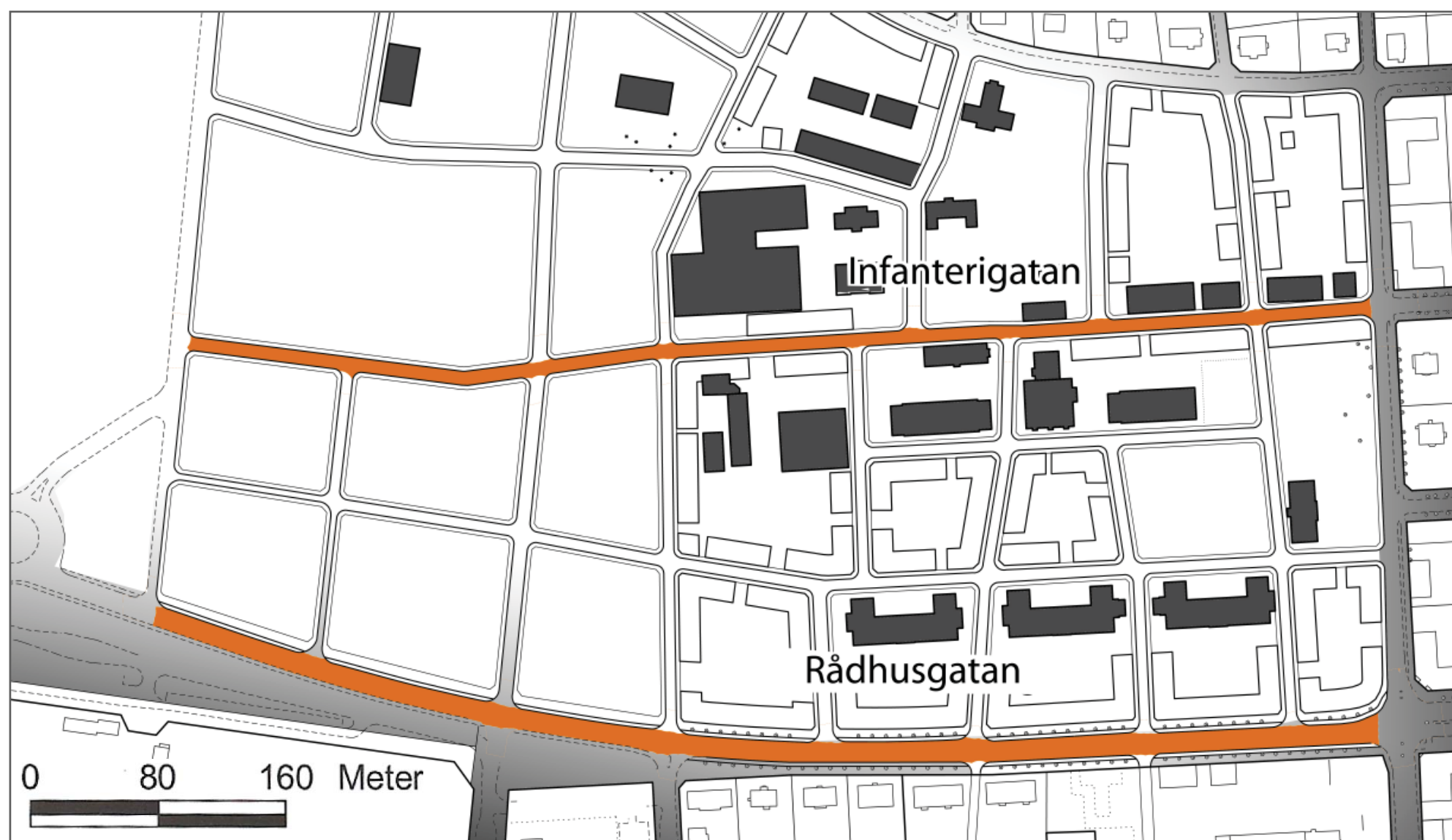
7. GESTALTUNGSFÖRSLAG FÖR TVÅ GATOR

7.1 Infanterigatan och Rådhusgatan

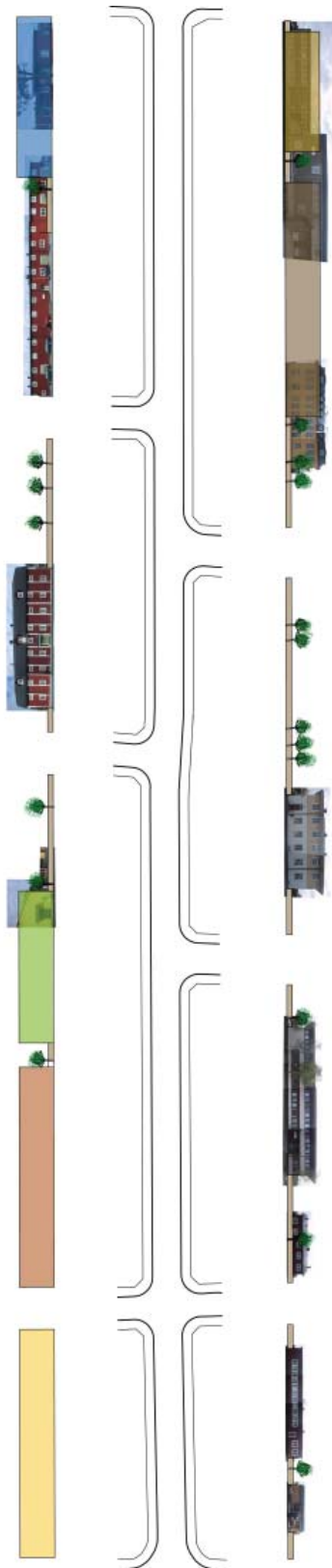
Two streets in the I5-area are to be designed. Infanterigatan is a normal one-way street and Rådhusgatan is part of the local street network. There are similarities and differences in the design of both. The similarities lie in material choice and overall aesthetics while the difference is found in street width and separation of different traffic types.

Infanterigatan follows the old Stallgatans alignment and is characterized by beautiful buildings of different construction and age. It is intended to become the most important street in the area but should not be designed for through traffic.

Rådhusgatan is proposed to become narrower than today. The road width of about 22 meters with a median will be reduced to 12 meters, creating more space for both pedestrians and cyclists. This does not mean that cars and other motor vehicles need to be excluded but that the street should be redesigned from a road to a city street. It should accommodate all types of traffic but with a lower speed and greater consideration than what a traffic light requires.

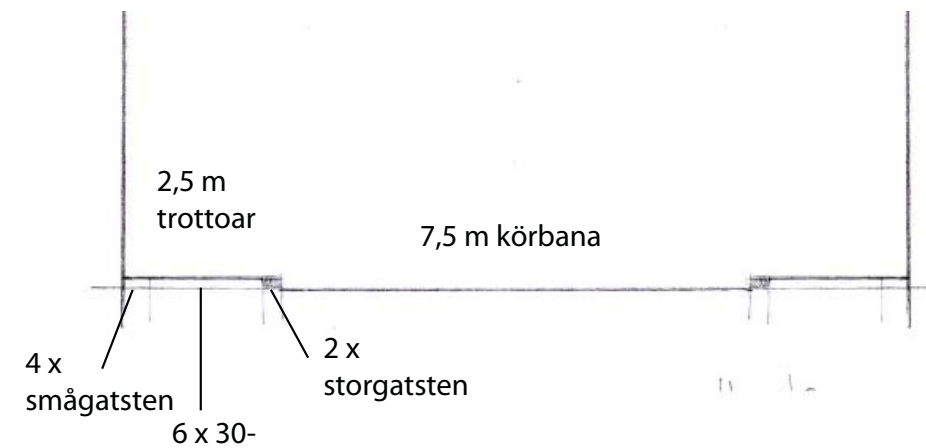
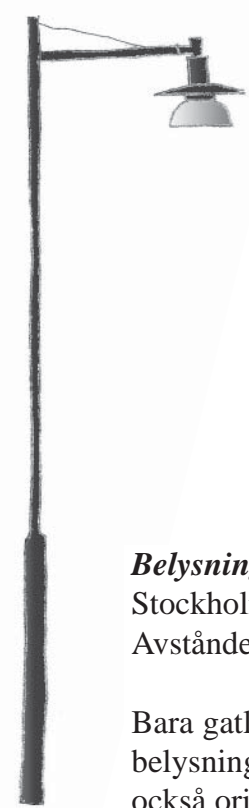


Gestaltungsforlag for Infanterigatan



Normal tvåfältsgata

En vägbredd på 7,5 meter ger gott utrymme for bilar, bussar och viss gatuparkering. Trottoarerna är 2,5 meter breda vilket låter fotgängare känna sig välkomna på gatan. En sådan trottoarbredd tillåter husens verksamheter att ta visst utrymme på gatan utan att de gående blir undanträngda. Cyklister delar körbana med bilarna.



Markmaterial

Utformningen följer Östersunds stadsmiljöprogram. Gatsten i olika storlekar skiljer trottoar och körbana liksom trottoar och fasadlinje. Gatstenen bör enligt samma program vara granit i en blandning av grått och rosa.

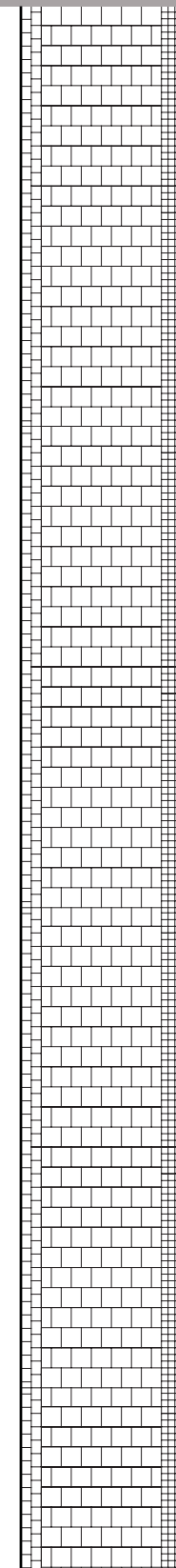
Belysning

Stockholmslyktan 530 med en ljuspunktshöjd på omkring 5,5 m ger ett behagligt ljus. Avståndet mellan lamporna rekommenderas vara 15 meter.

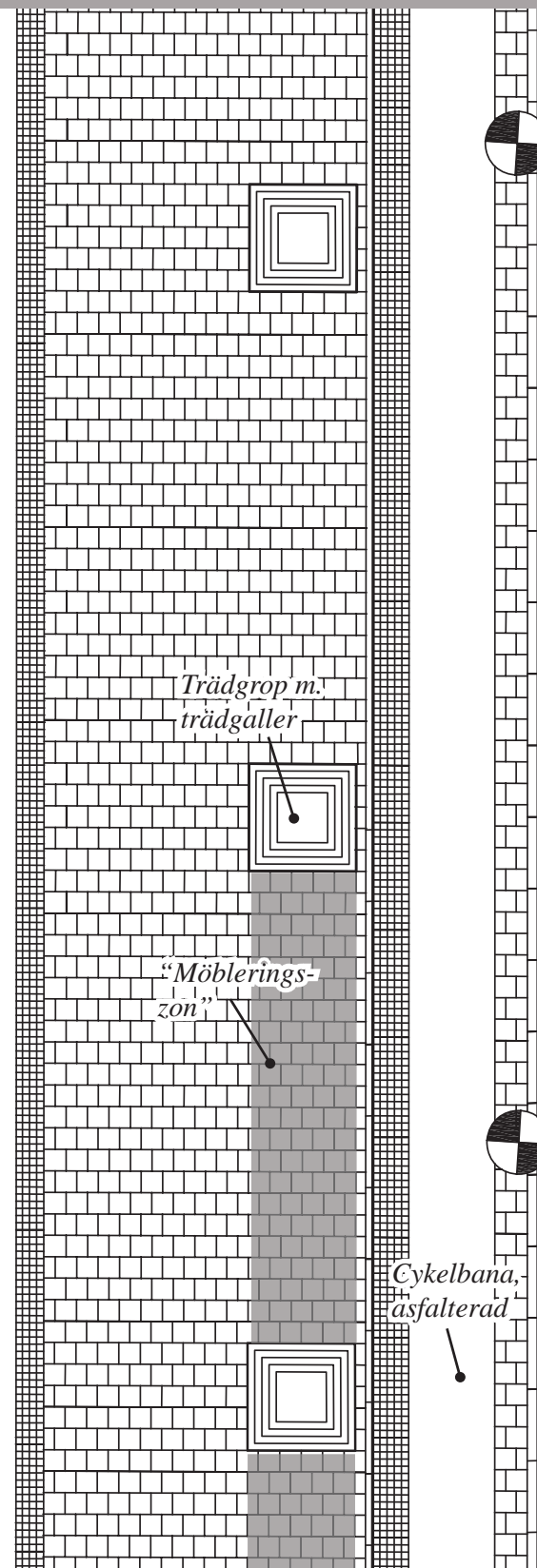
Bara gatlyktor kan vara svårlästa när det i övrigt är mörkt. Därför kan en diskret fasadbelysning på byggnader längs gatan vara ett bra belysningskomplement. Den underlättar också orienteringen genom att visa på variationerna i miljön.

Infanterigatans sträckning

Gatan har en generös bredd, 12,5 m mellan tomtgränserna. For att åstadkomma detta utan att värdefulla byggnader rivs är gatan lätt krökt. Kröken är inte större än den på Kyrkgatan och stör inte upplevelsen av en rak gata med fri sikt åt båda hållen.



Gestaltungsforlag for Radhusgatan

**Gata i huvudnätet**

Körfältet är 12,5 m brett. Trottoarerna är 7 m breda och utformade med separat cykelbana och trädplantering. Körbanan tillåter större mängder trafik och utformningen syftar till att hålla hastigheten låg.

Rådhusgatans sträckning

Bredden mellan tomtgränserna är mer än 20 m bred. Det ger utrymme för breda trottoarer med trädplantering utan att körbanan blir för smal. Utformningen syftar till att skapa stadsmässighet och låga hastigheter. Nya korsningar tillsammans med materialvalet ökar detaljeringen av miljön. Det blir lättare för gående, cyklister och bilister att samsas om gatan när den tydligt signalerar att alla är välkomna.

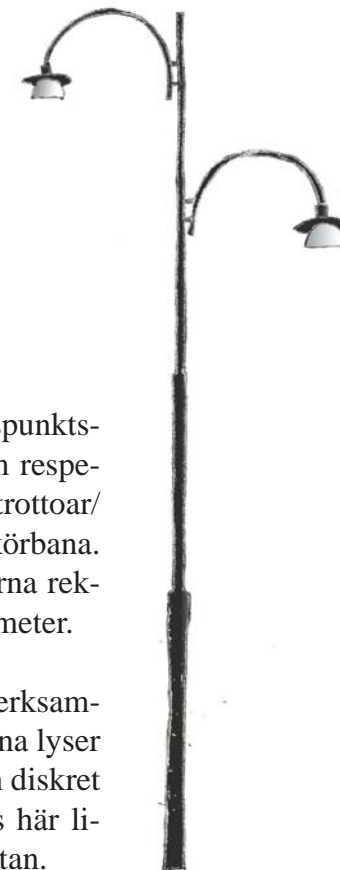
Möbleringszon

För att skapa ordning på trottoaren samlas möbleringen i en s.k. möbleringszon. Gatan ser mindre rörig ut och människor med olika funktionshinder kan röra sig lättare.

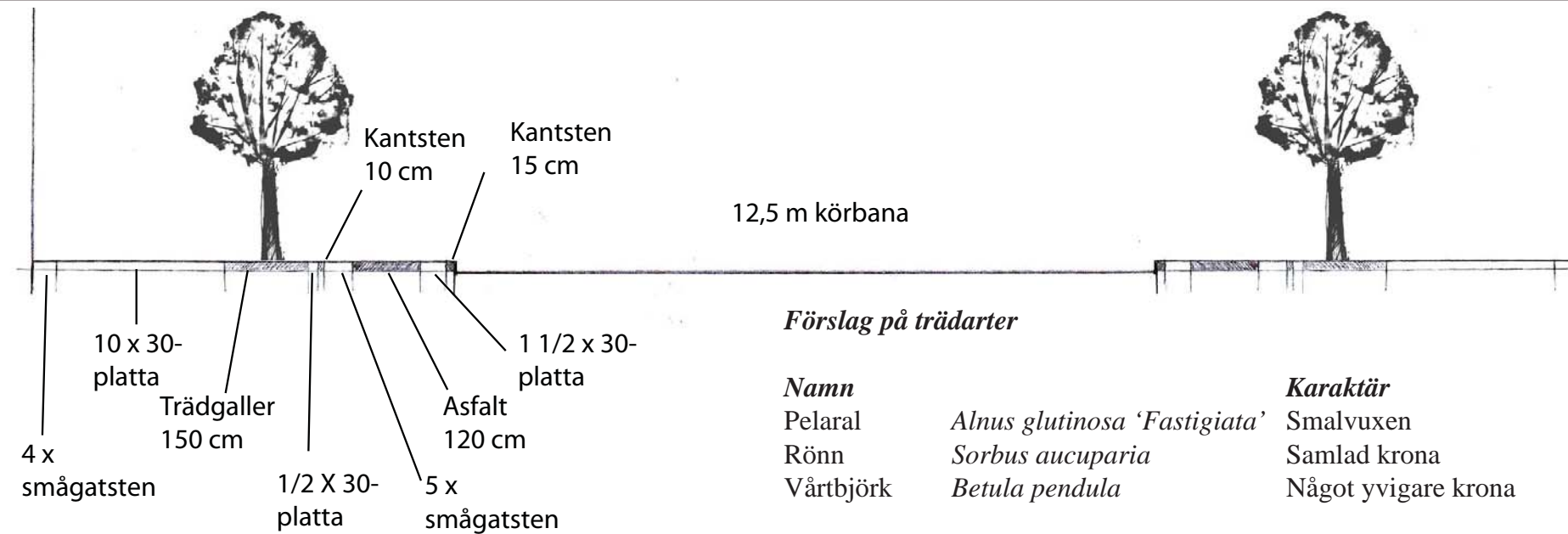
Belysning

Victoria-lyktan med ljuspunkthöjder på omkring 5,5 m respektive 7 m lyser upp både trottoar/cykelbana och bilarnas körbana. Avståndet mellan lamporna rekommenderas vara ca 15 meter.

Förhoppningen är att verksamheter i de nya byggnaderna lyser upp gatan. Annars kan en diskret fasadbelysning användas här likaväl som på Infanterigatan.

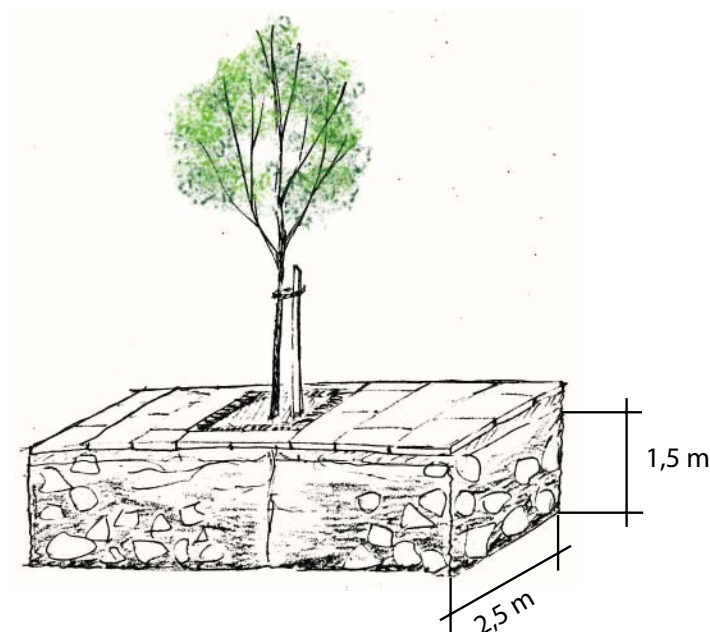


Gestaltungsforlag for Radhusgatan



Normal tvåfältsgata

En körfältsbredd på 7,5 meter ger gott utrymme for bilar, bussar och viss gatuparkering på den östra sidan av gatan. Trottoarerna är 2,5 meter breda vilket låter fotgängare känna sig välkomna på gatan. En sådan trottoarbredd tillåter också husens verksamheter att ta visst utrymme på gatan utan att de gående blir undanträngda. Cyklister delar körbana med bilarna, eventuellt på eget cykelfält.



Träd i gatumiljö

Ett träd kan växa även om det står i en hårdgjord miljö. Förutsättningen är att det får tillräckligt mycket vatten och jordluft. Om trädet planteras i skelettjord uppfylls de kraven bättre än om bara en planteringslåda används. Ett normalstort träd behöver ca 10 m³ jord om man använder sig av skelettjord.



Trädgaller är ett bra sätt att skydda trädets rötter. Det kan också vara en vacker detalj i markbeläggningen, på bilden ett trädgaller från JOM.se



Möblering

Bänken är av en enkel modell och målad i engelskt rött: Kalmar från Nola. Från Byarums Bruk kommer Stor Papperskorg. Den är målad i grafitgtått.

Markmaterial

Gatstenen bör vara granit i en blandning av grått och rosa. Betongplattor i måttet 30x30 cm läggs i tvärgående förband. Trädgaller finns i olika utföranden från t.ex. JOM. Modellen som väljs bör vara dekorativ och hållbar, därför bör enkla betongelement undvikas. Cykelbanan är belagd med asfalt och tydligt utmärkt med påmålade symboler.

8. SAMMANFATTNING

Östersund

Vid Storsjöns östra strand ligger Östersund, en trivsamt stad omgiven av vacker natur. Luften är ovanligt ren och klara dagar ser man fjällen. Det är en attraktiv liten stad att leva, studera och arbeta i. Inflyttningen de senaste åren har ökat befolkningmängden och framtidsstron i staden är stark.

Från att ha varit regementes- och handelsstad har Östersund utvecklats mot administration och service, utbildning och turism. Många hoppas få se vinter-OS arrangeras i staden, vilket kan anas när nybyggnader och upprustningar görs. En så stor händelse skulle sätta Östersund på världskartan och man vill skapa förutsättningarna för att det ska ske.

En av de stora bristerna i Östersund är att stadskärnan är så liten. Efter andra världskriget har det byggts vidsträckta bostadsområden med lokala centrum, men den stadsdel människor åker till när de åker till "stan" är ungefär lika stor som för 200 år sedan.

År 2006 är Östersund i den situationen att man vill locka fler människor att flytta till staden. Den bostadsbrist som rådde kring andra världskriget finns inte idag - det är inte längre fråga om att så fort som möjligt bygga bostäder åt behövande. Istället har man nu en fantastisk chans att skapa genomtänkta stadsdelar som är utformade på ett sätt som kan fortsätta att locka nya människor till staden. Stadens positiva utveckling kan utnyttjas till att skapa förutsättningarna för en fortsatt attraktiv stad. På så sätt skulle Östersund kunna växa under en lång tid framöver. Att bygga ut staden snabbt hellre än väl i det här läget vore att skjuta sig i foten ur stadsbyggnadssynpunkt.

Stadsplanering

Vad är då bra stadsutbyggnad? Först måste det som gör en stad eller vissa stadsdelar trivsamma och levande identifieras. Sedan måste de förutsättningarna skapas på ett sätt som passar in i stadens eget mönster. Det mönstret, som består i första hand av gator, parker och torg, måste vara tydligt. Om det inte är det bör man vidta åtgärder för att tydliggöra det, först därefter kan man börja applicera byggnader.

Stadsmönstret bör dras upp av planerare med hänsyn till några grundläggande förutsättningar. Den första och viktigaste är att en bra stad är till för människor i första hand. Det ska vara lätt att hitta och att förflytta sig, där-

för måste gatorna ha en tydlig struktur och det får inte finnas oöverstigliga barriärer. Det ska finnas platser att mötas på och miljön måste vara varierad. För att transportarbetet ska bli så litet som möjligt och människor få tid över till annat i sin vardag än resor måste det vara nära mellan arbetsplatser, bostäder, butiker och annan service.

Det finns olika sätt att tolka den förutsättningen men genom historien har olika stadsformer prövats och den som visat sig mest framgångsrik hittills är kvartersstaden. Den består av slutna kvarter omgivna av gator och ger utrymme för lugn och privatliv på gården samtidigt som gatan kan myllra av liv. Den ger också utrymme för en blandad trafik, vilket dels upplevs som mer levande än trafikseparerade miljöer, dels skärper de olika trafikanternas uppmärksamhet så att olycksrisken minskar.

Människor upplever inte alltid de platser som statistiskt sett är mer säkra som trygga. Därför måste planering och gestaltning ta hänsyn till människors upplevelser av en miljö i första hand och statistikens siffror i andra hand.

Den tydliga uppdelningen av stad å ena sidan och landsbygd å den andra är en kvalitet att värna om. Det är stadsmyllret eller skogen och jordbrukslandskapet som älskas, inte de glesa förortslandskapen. Därför bör sådana inte byggas av slentrian.

Närheten i staden har ingenting med närhet för bilar att göra. Istället ska planeringen syfta till att skapa förutsättningar för en blandad stad - i stadsdelen, kvarteret och det enskilda huset. På så sätt uppstår stadens typiska blandning av människor och verksamheter. Idealet är att hela staden ska planeras som just stad. Ytterområden ska vara lika trivsamma som stadskärnan så att besökare får en riktig bild av staden redan där.

Varje stadsdel ska utformas så att den kan vara representativ för staden!

I5-området

Eftersom planområdet kring kasernerna ligger centralt i Östersund känns det självklart att det ska utvecklas till en stadsdel av centrumkvalitet. Översiktsplanen efterfrågar sådana kvaliteter som man idag hittar på Prästgatans gågata - ett myller av människor, butiker, restauranger.

8. Sammanfattning



När en ny stadsdel planeras måste man vara medveten om vad man planerar för. Oavsett om Stadsdel Norr bebyggs i miljonprogramstradition - snabbt och glest - eller i en mer traditionell kvartersstadsform, påverkar det områdets karaktär för lång tid framöver.

Den struktur som finns där kan antas bidra till folklivet på gatan och bör eftersträvas i den nya stadsdelen: Det är en tät kvartersstad där människor bor, arbetar och roar sig; det finns gågator men också genomsläpplighet för bilar och cyklar; det är en stadsdel människor naturligt strosar in i.

När det gäller den nya stadsdelen Norr är det på den sista punkten det verkligen brister: Det finns i dagsläget inget naturligt sätt för människor att lockas in i området. Trondheimsvägen är en barriär som ytterligare förstärks av avståndet till byggnaderna på andra sidan, av nivåskillnaden och gräsytan. Det finns ingenting som signalerar stadsliv och som lockar människor närmare. För att området ska kunna leva måste den sida som vetter mot stadsdelen Staden och människorna där vara verkligt attraktiv. För att uppnå det bör vägen omformas till gata och byggnader placeras i tomtgränsen. Verksamheter i bottenvåningen spiller ut liv på gatan och sänker bilisternas hastighet. Man får en försmak av stadslivet redan på långt håll.

Utformningen av gatorna ska göras i enlighet med föreskrifter från kom-

munen och Vägverket. Omsorg om detaljer ger ett hållbart resultat som lönar sig både på kort och särskilt på längre sikt.

Om bebyggelsen är av koncentrerad kvartersstruktur kan tre parker anläggas i området, någonting som är välbehövligt i Östersund. De ska vara skilda från bebyggelsen av vägar eller staket för att det ska vara tydligt vad som är offentligt och vad som är privat. Byggnadernas specifika utformning är av mindre vikt och överläts till tomtägare. Den kan dock följa generella riktlinjer om hushöjd och materialval.

Slutord

Jämtland är ett vackert landskap och Östersund är en fin stad. Utbyggnaden under 1960- till 80-talens rekordår tunnade ut kvaliteten av närhet och trivsam småstad men det är en utveckling som kan vändas. Jag har bott i Östersund i sammanlagt fem månader, halva tiden i Staden och halva tiden i utkanten, i miljonprogramsområdet Körfältet. Jag tror att en fortsatt utbredning kan påverka stadens dragningskraft på ett negativt sätt för det

verkligen inte är förorten som lockar nya invånare. Människor som flyttar från storstäder drömmer ofta om just småskaligheten och om att få tid över medan människor som flyttar från landsbygden drömmer om ett högre tempo. Att bygga renodlade bostadsområden, arbetsplatser, köpcentra ekar av miljonprogram, av misslyckad stadsplanering. Om stadskärnan istället tilläts växa och staden blev tätare och mer blandad skulle avstånden i staden upplevas som mindre. Jag tror att det är just det som är Östersunds styrka - att allt finns nära.

REFLEXIONER

Det här arbetet är det sista jag gör på min utbildning. Det känns därför viktigt att resultatet blir någonting jag kan vara stolt över; på många sätt känns det som en summering av hela utbildningen.

Möjligheten att skriva om I5 i Östersund fick jag av min tidigare handledare från kontorspraktiken vid avdelningen Trafik och Park på Östersunds kommun. Stadsträdgårdsmästare Nicole Lindsjö har givit mig en enormt inspirerande inblick i sitt yrke. Min praktik på Trafik och Park var en rolig och spännande tid som lät mig pröva mina idéer på många olika plan. Jag tackade med stor entusiasm ja till att skriva mitt ex-jobb på Östersunds kommun. När det gäller Stadsdel Norr har jag dock haft mindre kontakt med avdelningen Trafik och Park och mer med kommunens planavdelning. Där finns inte samma konstnärliga frihet och jag upplevde att arbetet är av en mer byråkratisk natur; man är av naturliga skäl längre från frågor om trädplantering, gatumöblering och underhåll av stadens miljö och har istället en närmare kontakt med till exempel näringslivet. Sammanhangen där är större och mer övergripande.

Redan innan jag påbörjade ex-jobbet var jag bekant med I5-området eftersom jag under två månader gjort ett inventeringsarbete där. Dag efter dag hade jag gått omkring och känt in området. Jag visste hur enformigt det var att det fanns så få vägar in, att det var frustrerande att inte komma åt kvarteren som fanns inom synhåll på andra sidan Rådhusgatan. Jag kunde känna i hela kroppen hur stora avstånden mellan byggnaderna var och hur utsatt man då blir för väder och vind. Därför funderade jag redan då på hur en framtida stadsdel skulle kunna se ut för att kännas mer trivsamt.

Jag har bott i Östersund i mer än fem månader, både på den centralt belägna Prästgatan och i miljonprogramsområdet Körfältet. Jag har levat med den

täta stadens puls och jag har gått vilse i den ödsliga och enformiga förorten där människor knappt vågar gå ut om kvällarna. Eftersom Stadsdel Norr är centralt belägen och ska kunna rymma – och ge upphov till! – stadsliv kändes det viktigt att försöka hitta de viktigaste komponenterna för vad som gör att en stadsdel kan bli levande. Att bygga ett ”Körfältet II” vore ett sorgligt misstag när man har en unik möjlighet att istället skapa förutsättningarna för en ”Staden II”.

De första veckorna under ex-jobbet läste jag mest olika böcker om stadsplanering, från Camillo Sitte till Jerker Söderlind. Jag upptäckte (bättre sent än aldrig) Arkitekturmuseums charmiga bibliotek och det breda utbudet av stadsplaneringslitteratur på Stockholms stadsbibliotek. Från Östersund hade jag fått förslag till översiktsplan för området, en historik över staden och ett stadsmiljöprogram. Jag kände mig vilsen inför hela uppgiften och började med att skriva sammanfattningar av de texter som verkade mest intressanta. Om texten vid första anblicken verkar för omfattande, beror det nog på att jag tyckte att viss bakgrundsinformation var för viktig för att hänvisas till fotnoterna. Min förhoppning är att arbetet, som helhet eller delvis, ska kunna läsas av vem som helst med intresse för stadsplanering och inte bara av de närmast berörda i Östersund.

Fortfarande ganska osäker på hur jag ville lägga upp arbetet tänkte jag att om den information jag hade kunde radas upp i en vettig ordning så skulle några möjliga gestaltungs-lösningar kunna anas i slutändan. Det arbetssättet rekommenderas i Vägverkets VGU och kändes som en ledstång att hålla sig i så länge jag kände mig ostadig i arbetet.

På min handledares inrådan lyfte jag in det föreliggande förslaget för området i mitt arbete. Därigenom kunde jag skärpa mina argument och

8. Sammanfattning

kunde lättare lyfta fram det jag tyckte kändes viktigt för området. Att ha en alternativ lösning framför mig var till stor hjälp för att hitta nyckelfrågor i gestaltningen och jag började utveckla de tidigaste skisserna för området.

De olika rekommendationerna för områdets utveckling verkade inte alldeles förenliga: Stadsmässighet var målet samtidigt som det fanns planer på gles bostadsbebyggelse, olika miljöhänsyn, förhoppningar om små butiker förväntningar på stora, marknadsanpassade butikshallar . Jag kände att jag behövde reda ut situationen för mig själv: Varför skulle I5 över huvud taget bebyggas? Mitt svar blev: För östersundsbornas skull - gamla och nya! Alltså måste jag försöka ta fram det jag tror skulle gynna staden och dess invånare mest.

Jag skrev en post-it-lapp med texten ”För invånarnas skull :) ” och satte den på mitt arbetsbord. Med den utgångspunkten började jag sedan sortera informationen och jag började känna mig säkrare på uppgiften. Från att ha varit ett nödvändigt moment för att få ut en examen blev arbetet plötsligt väldigt roligt, jag beklagade varje helg eftersom jag lovat familj och vänner att inte jobba då. Planförslaget började ta form och jag började skissa på gestaltningen av enskilda gator. Eftersom jag satt ensam med mina böcker, ritningar och teorier började jag oroa mig för att jag var helt fel ute. Tänk om jag hade förlorat kontakten med verkligheten fullständigt? Kan man verkligen påstå att en bra stad är som en god kopp te eller är det inte alls en bra analogi? Jag hade trots det roligt och mina vänner på och utanför utbildningen gav mig sitt oumbärliga stöd.

Under några intensiva veckor ritade, skrev och fotade jag så mycket att arbetet en dag såg nästan färdigt ut så när som på detaljer i layout och att det fortfarande saknades illustrationer.

När jag reste till Östersund i slutet av maj för att samla fler bilder och stämma av arbetet var jag lite orolig för hur mina idéer skulle tas emot; hur de skulle se ut i ljuset av verkligheten. Mottagandet blev dock gott och jag reste tillbaka till Stockholm full av glada känslor, inte minst den att jag kunnat ta till mig utbildningen på ett bra sätt och att jag en dag kanske kan bli en riktigt bra landskapsarkitekt. När jag skulle fortsätta med arbetet och faktiskt börja avsluta det kände jag mig plötsligt alldeles vilsen igen. Att sluta verkade ännu svårare än att börja. Att börja kräver bara att man gör någonting, vad som helst. I det läget leder varje handling framåt, om än längs en krokig väg. Men att sluta – hur gör man då? Jag valde att göra någonting, hellre än ingenting, och valde att tro att det skulle leda mot ett bra slut. Om det också blev så får tiden utvisa.

Det sista momentet drog ut på tiden - den sista finputsningen. Fotnoter som ska justeras och kommentarer från ett arbetsseminarium som ska bearbetas. Det är i det läget en deadline är enda utvägen - utan den skulle arbetet aldrig ha blivit färdigt.

Stockholm, 2006